auto motor und sport

Heft 21 13. Oktober 1976 DM 2.50 E 1418 DX

BMW 3.0 Si-Test
Deutschlands sportlichste Limousine?

Fiat 131-Dauertest
Wie gut nach 50 000 km?

Citroen CX Break-Test
Europas bester Kombi?

VW-Bus-Test
Nicht nur für Handwerker?

Mercedes 450 SEL-Test
Immer noch ein Maßstab?

Ford Fiesta
Analyse der Technik
Wie modern ist der Kölner Mini?

Erster Test

Neuer Audi 100

Vergleich Ascona 1.2/1.6: Lohnt sich mehr Hubraum?

14. Lauf zur Formel 1-Weltmeisterschaft
Grand Prix von Kanada

Tabac Original
Der individuelle Duft

Tabac Original After Shave - Tabac Original Shaving Cream
Pflege und Frische für die Naßrasur

Mäurer + Wirtz

Renault und die Deutschen

Ferdinand Simoneit

„Ich muß 1978 in Deutschland 150 000 Wagen verkaufen", nennt Daniel Goeudevert, der 34jährige Generaldirektor der Deutschen Renault AG, das Konzernziel. Die mächtigen Planifikateure in der Régie Nationale des Usines Renault, des allumfassenden staatlichen Polyps in Frankreich, haben es ihm unmißverständlich mitgeteilt. Da blieb ihrem deutschen Statthalter in Brühl am Rhein vor der Presse im eindrucksvollen Renault-Palast an der Seine zu Paris nur noch Stöhnen: „ . . . und die Deutschen machen einem das Leben sauer." Vorbei sind die schönen, stillen Tage von Brühl, da Renault auf dem deutschen Markt Kleinwagen mit großer Heckklappe ohne jede deutsche Konkurrenz anbot und durch diese Monopolstellung auf einen Marktanteil von 15 Prozent kam. Jetzt bleibt Goeudevert, seit einem Jahr im deutschen Amt, nur noch das Verwundern über den „unwahrscheinlichen Angriff der Deutschen auf unseren Markt".

Im Boom des Wirtschaftswunders, als die Deutschen keine kleinen Wagen bauten und hierzulande Autos mehr verteilt denn verkauft wurden, war Renault – und auch kein anderer Importeur – ein Dorn im deutschen Auge. Dann kam die sogenannte Auto-Krise, die deutschen Firmen antworteten mit kleineren, wirtschaftlicheren Modellen – und Renault? Renault wich bis in die oberste Mittelklasse aus, der Vierzylinder Renault 20 und der Sechszylinder Renault 30 erschienen. Die „Régie" suchte das Heil im repräsentativen Wagen, nachdem beim Kleinwagen das ausländische Monopol über Nacht gebrochen war.

Die Deutschen drängten die Importeure von rund 30 Prozent Anteil an den Zulassungen auf fast 22 Prozent zurück; Renault sackte 1975 auf 5,8 Prozent, obwohl die Zahl der Verkäufe nicht schrumpfte – nur am Wachstum des deutschen Marktes nahmen die Franzosen nach dem Einbruch der Deutschen in den Kleinwagen-Markt nicht mehr teil. Und die neuen Großen, Renault 20 und 30, brachten nicht das, was bei kleinen Wagen ausblieb. Der Gedanke taucht auf, ob die Großen aus Frankreich überhaupt die richtige Antwort waren. Denn: Wer kauft in einem Land, in dem Sechszylinder mit dem Mercedes-Stern und dem weiß-blauen BMW-Emblem zu kaufen sind, schon einen Wagen mit Heckklappe? Die Frage, in Paris gestellt, ließ Goeudevert schwitzen, sie blieb unbeantwortet. 5000 Renault 30 will Renaults deutscher Resident im nächsten Jahr in der Bundesrepublik verkaufen – aber an wen? „An eine Zielgruppe, die noch nicht gefunden ist", gesteht Goeudevert ehrlich.

Auch die Hoffnung, unzufriedene Mercedes- und BMW-Fahrer kauften in Scharen das Vernunftauto mit den französischen sechs Zylindern, erscheint Goeudevert als zu magere Lösung seines Problems, das schlichtweg so heißt: im umkämpften deutschen Markt zu größeren Stückzahlen zu gelangen. So sucht er sein Heil – was anderes bleibt ihm? – in der Stärkung seiner Verkaufsmannschaft: 200 neue Verkäufer sollen her, jeder soll ab 1978 im Jahr 100 Renaults verkaufen. Aber macht man so einfach 20 000 Wagen je Jahr mehr? Daniel Goeudevert, einstiger Literatur-Dozent an der Sorbonne und Geschichtskenner, will, daß die Heimat mehr für die deutsche Front tut: Der Renault 5 GTL mit nur 4,7 Liter Benzinverbrauch soll noch in diesem November kommen, der Renault 14 spätestens im Januar 1977, ein R 20 mit Zweilitermotor läuft an.

Mehr Stückzahlen: Renault-Statthalter Goeudevert

Und außerdem soll der Daniel in der deutschen Grube noch schwere Saviem-Laster verkaufen, 1977 schon 800 Stück. Aber auch da trifft er wieder auf die Deutschen, trifft auf Daimler – und Daimler-Benz sei keine Autofirma, sondern „ein Mythos", sagt Goeudevert. Er hat schon recht: „Die Deutschen machen einem das Leben schwer."

Test Audi 100: ein guter Kauf?

Audi 100 LS

Der neue Audi 100 wird zunächst in zwei Leistungsvarianten angeboten. Zur Wahl stehen ein Zweiliter-Motor sowie jenes 1,6 Liter-Triebwerk, das die Käufer schon beim alten Modell eindeutig bevorzugten. Götz Leyrer schrieb den Testbericht über das neue Audi-Modell. **Seite 32**

Aus deutschen Landen

Mit einer jährlichen Förderungsrate von 5,3 Millionen Tonnen Rohöl bestreitet die Bundesrepublik mehr als fünf Prozent der Rohstoffversorgung deutscher Raffinerien und liegt damit auf dem siebten Platz in der Rangskala der Öl-Lieferländer. Hans-Robert Richarz beschreibt, wie lange schon in Deutschland Öl gesucht wird und wer auf den bundesrepublikanischen Feldern zwischen Schleswig-Holstein und dem Alpenrand mit einheimischem Mineralöl das große Geld verdient. **Seite 8**

Deutsche Ölsuche im Mittelalter

Darf es etwas mehr sein?

Im Vergleich: Opel Ascona 1.2 und 1.6

Wenn ein Auto in zwei gleich starken Versionen angeboten wird, wovon die eine ihre Leistung aus mehr Hubraum holt – welche soll man dann nehmen? Diese Frage untersucht Klaus Westrup am Beispiel des 60 PS-Opel Ascona mit 1,2 und 1,6 Liter-Motor. **Seite 96**

Editorial
Renault und die Deutschen 3

Leserbriefe 24

auto motor und sport:
Die Mannschaft (25). 28

Impressum 30

Vorschau 208

Car-toon 210

Magazin

Nachrichten 6

Untergrund-Organisation
Acht Unternehmen bohren in Deutschland mit Erfolg nach Erdöl. 8

Für oder gegen GP auf dem Nürburgring? 11

Neue Corvette für die 80er Jahre
Modelle und Preise. 12

Daimler-Rad
Ein Fahrrad von Austro Daimler für 3000 Mark. 13

Die konzipierte Zeitbombe
Theo Romahn über die automobile Zukunft. 14

Wasserspiele
Modellautos auf Tauchstation. 15

Deutschland, deine Österreicher
Warum so viele kreative Ingenieure aus dem Nachbarland an deutschen Autos bauen. 16

L-Version
Längster und teuerster VW Golf der Welt. 20

Rechts-Splitter
Aktuelles Urteil. 21

Triumphzug
Mit Porsche-Rennwagen durch Stuttgart. 21

Urlaubsschlager Golf
Marktbericht August 1976. 22

Test und Technik

Gute Stube
Test Audi 100: neues Mittelklasse-Auto mit verbesserter Technik und neuer Karosserie. 32

Nachrichten aus der Technik 44

Arthur Westrups Fragestunde
Heute: Was verstehen Sie unter Tuning? 46

Aus Forschung und Entwicklung
Neuer Straßenbelag aus England. 48

Frachtschiff
Kurztest Citroen CX 2000 Break: Kombi mit überdurchschnittlicher Transportkapazität. 50

Neues Zubehör 58

Randstörungen
50 000 km-Dauertest Fiat 131. 60

Krafteinheit
Kurztest BMW 3.0 Si: leistungsstarke Limousine mit sportlichem Charakter. 78

Test intern
Aus der Praxis von auto motor und sport. 82

Teure Technik
Wie Ford den Fiesta baute. 84

Zweimal 60 Pferde
Ascona 1.2 und 1.6 im Vergleich: was nützt der größere Hubraum? 96

T for two
Fahrbericht Honda CB 500 T: neues Modell mit Zweizylinder-Viertaktmotor. 102

Raumfahrzeug
VW-Bus: viel Platz auf kleiner Fläche. 104

Lang und gut
Kurztest Mercedes 450 SEL: S-Modell mit 4,5 Liter-Motor und neuen Leistungsdaten. 116

Fliegender Holländer
Van Veen OCR 1000: erstes Serien-Motorrad mit Zweischeiben-Wankelmotor. 120

Die Jubiläumsgabe
Erfolgreiche Autos (7): BMW 02-Modelle. 124

Ratgeber

Griff in die Firmenkasse
Billiges Geld zum Autokauf. 130

Bücher 134

Die gute Gelegenheit
Spartip des Monats: Winterzubehör. 134

Leser über ihre Autos 136

Scherbengericht
Wann ersetzt die Versicherung zerstörte Windschutzscheiben? 138

Clauspeter Beckers Fahrstunde
Von wilden und anderen Tieren. 139

Leihgaben
Wann lohnt sich Auto-Leasing? 140

Im Namen des Volkes
Verkehrsurteile deutscher Gerichte. 142

Kleinsparer
Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Fiat 127. 144

Was ist Ihr Auto wert?
Gebrauchtwagenpreise: Oktober 1976. 146

Unterhaltung

Mensch Meyer
Ein Weltenbummler reiste mit sechs gebrauchten Opel 250 000 Kilometer. 150

Einspänner ohne Pferd
Wie Karl Benz seinen ersten Motorwagen verkaufte. 156

Als die Räder laufen lernten
7. Folge: viel Hubraum, Stars, Weltrekorde. 158

Tierschau
Wie Sie auf Foto-Safari in Ostafrika gehen. 160

Über den Gaumen gepeilt
Tip für Autofahrer unterwegs. 167

Stereo fürs Handschuhfach
Für jeden Geschmack: sechs Cassetten. 168

Männersachen 170

Rolf Lohbergs Treffpunkte 172

Sport

Sechs-Appeal
Tyrrell Projekt 34: Warum der sechsrädrige Formel 1-Wagen auf Anhieb erfolgreich war. 174

Auto Union P 1936
Geschichte berühmter Rennwagen (I). 181

Geballte Ladung
Rennsportmeisterschaft Hockenheim. 182

Sport-Nachrichten 201

Die Zwei
GP Kanada: Auseinandersetzung zwischen Hunt und Lauda. 202

Mit sechs zum Sieg

Erstmals in der Geschichte der Formel 1-Weltmeisterschaft kämpften in der diesjährigen Saison zwei Fahrer mit sechsrädrigen Rennwagen um Siege und Punkte. Wie erfolgreich das Jahr der Premiere für die englischen Sechsrad-Tyrrell verlief und welche Probleme die ungewöhnliche Neukonstruktion mit sich brachte, schildert der Bericht auf **Seite 174.**

Sechsrad-Tyrrell

Schwarze Kunst

Afrikanische Massai-Dame

Fotosafaris in Afrikas Wildreservate gehören zu den großen Abenteuern. Rolf Lohberg beschreibt, was Touristen dabei beachten müssen. **Seite 160**

Viel Platz

Für Sonderaufgaben: VW-Bus

Wer reichlich Raum braucht, dem kann geholfen werden: mit dem VW-Bus, einer beispielhaften Synthese zwischen Pkw und Lkw. **Seite 104**

Im Dauertest: Fiat 131 mirafiori

Fiat 131 Special

50 000 innerhalb eines Jahres gesammelte Dauertest-Kilometer geben Aufschluß über die Zuverlässigkeit des Fiat 131. Im abschließenden Bericht schildert Klaus Wießmann, welche Störungen am Testwagen, einem 1600 Special mit 75 PS, auftraten und wie hoch die Unterhaltskosten waren. **Seite 60**

Nachrichten

Russisches Lada-Werk in USA geplant

Der auf der Basis des Fiat 124 gebaute russische Lada wird demnächst auch in den USA angeboten. Für rund fünf Millionen Mark soll bis 1978 ein Montagewerk mit Vertriebszentrum auf einem im US-Bundesstaat Georgia bereits ausgewählten Gelände entstehen. Nach Fertigstellung erhoffen sich die Russen einen jährlichen Absatz von immerhin 25 000 Autos.

Spiegel gegen Wild-Unfälle

In Hessen und Schleswig-Holstein sind einige Teststrecken mit neuartigen Reflektoren ausgerüstet worden, die bei Nacht das Scheinwerferlicht der Autos in den Wald abstrahlen und das Wild am Überschreiten der Straße hindern sollen. Bewähren sich die Wild-Spiegel, werden weitere Straßen in Waldgebieten damit ausgerüstet. Die Straßenbauämter erhoffen sich von den leicht zu installierenden Reflektoren einen Rückgang der Unfälle um rund 50 Prozent. Insgesamt hatte es 1975 in der Bundesrepublik über 56 000 Kollisionen mit Wild gegeben, wobei die Versicherungen allein die Sachschäden an Autos auf rund 59 Millionen Mark schätzen.

Wild-Spiegel

„Nun nehmen Sie doch die L-Version, wenn Ihre Gattin darauf besteht."

Aus: Automotive News

Orange mit Mini-Kern

Aus dem britischen Mini von Leyland ist schon viel gemacht worden, aber noch keine Orange. Eine Werbegesellschaft in London ließ nun sechs Mini, ausgerüstet mit dem 1000 cm³-Motor und Automatik, zu fahrbaren Apfelsinen umbauen. Preis pro Orange: rund 20 000 Mark.

Ungewohntes Bild: Mini mit Orangenhaut

Auto im Fernsehen

Der Sport-Spiegel
Der Autotest: Ford Fiesta.
Mittwoch, 13. Oktober, 19.30 Uhr. (ZDF)

Szene 76
Yesterday when I was young.
Ein Film über Motorradfahren. Freitag, 15. Oktober, 17.10 Uhr. (ARD)

Traumstraße der Welt (2)
Dokumentarfilm.
Sonntag, 17. Oktober, 10.30 Uhr. (ZDF)

Planungsfaktor: Umweltschutz
Mit dem Auto leben.
Freitag, 22. Oktober, 19.30 Uhr. (Südwest 3)

Kfz-Bestand: neuer Rekord

Mit über 22 Millionen zugelassenen Kraftfahrzeugen und knapp einer Million Anhängern erreichte der Bestand an Fahrzeugen in der Bundesrepublik im Juli 1976 einen neuen Rekord. Der im Spätherbst 1975 eingesetzte Boom im Autogeschäft machte sich besonders bei den Personenwagen und Kombis bemerkbar: Im Juli 1976 gab es 5,7 Prozent mehr Autos als im Juli 1975. Den stärksten Zuwachs verbuchen freilich die Zweiräder, deren Bestand im gleichen Zeitraum um 16,8 Prozent anstieg.

Rückruf von BMW für Sechszylinder-Modelle

Zur Überprüfung der Servolenkung rufen die Bayerischen Motoren Werke die zwischen Mai und September 1976 produzierten Sechszylinder-Modelle 2500 bis 3,3 Li in die Werkstätten zurück. Betroffen sind alle Wagen, die ein Lenkgetriebe mit zwischen 446 870 und 447 169 liegenden Fertigungsnummern besitzen. Die Rückrufaktion, von einem BMW-Sprecher als „reine Vorsorgemaßnahme" bezeichnet, wurde ausgelöst, als an einem Wagen ein defektes Lenkgetriebe festgestellt wurde. Die Teile stammen von der Zahnradfabrik Friedrichshafen (ZF).

Frankreich: Autofahren teurer

Schlechte Zeiten drohen Frankreichs Autofahrern. Zur Bekämpfung der Inflation will die Regierung vor allem die Autofahrer zur Kasse bitten und die Kfz-Steuer um 50 Prozent, den Benzinpreis um 15 Prozent und den Preis pro Liter Diesel um drei Prozent erhöhen. Ein Liter Normalbenzin kostet dann 2,09 Franc, ein Liter Supersprit 2,25 Franc.

VW Käfer: 19 Millionen Stück in 40 Jahren

Seit nunmehr 40 Jahren produziert das Volkswagenwerk seinen Dauerbrenner Käfer. Gleichzeitig mit dem Jubiläum im Herbst wird die Produktion des Alt-Autos die 19-Millionen-Grenze überschreiten und damit einen einsamen Rekord in der Geschichte des Automobilbaus aufstellen. Rund 390 000 Stück sollen dieses Jahr verkauft werden, 90 Prozent davon freilich im Ausland. Nur etwa 40 000 bundesdeutsche Autokäufer, vorwiegend ältere Fahrer und berufstätige Frauen, bei denen der Ur-VW immer noch mehr als nostalgische Gefühle hervorruft, werden auch dieses Jahr dem Käfer treu bleiben.

Läuft seit 40 Jahren: VW Käfer

Preisausschreiben: 50 Schleuderkurse

50 auto motor und sport-Leser gewannen beim Preisausschreiben (Heft 15/1976) der BAT-Cigarettenfabriken (Marke Pall Mall) einen Sicherheitstrainingskurs auf dem ihren Wohnort am nächsten gelegenen Verkehrsübungsplatz. Weitere 50 Leser gewannen Trostpreise. Hier die Namen der Schleuderkurs-Gewinner:

Berthold Buchholz, Zähringerstr. 4, 7500 Karlsruhe 1; Walter Fuchs, Glögglweg 21, A-4020 Linz; Konrad Heberer, Seligenstädterstr. 42, 6054 Jügesheim; Peter Götz, Lenbachstr. 10, 6450 Hanau; Peter Roth, Bergisch Gladbacher-Str. 557, 5000 Köln 80; Paul Hillebrand, Freisenstr. 13, 4690 Herne 2; Günter Tappeser, Schillerstr. 5, 5357 Swisttal 1-Heimerzheim; Renate Hackenberg, Haundorferstr. 3, 8521 Niederndorf; Gerhard Maidorn, Osterholzer Str. 50, 5657 Haan 2; Carolus Frhr. von Holzschuher, Traubinger Str. 39, 8132 Tutzing; Thomas Hieret, Hoffmannstr. 30, 6348 Herborn; Ralph Fischer, Hainholz 1, 2203 Horst; Helmut Steinhilber, Königstr. 47, 7210 Rottweil; Bernd Geilen, Behnstr. 15, 2000 Hamburg 50; Michael Oelckers, Burgholzweg 97, 7400 Tübingen 1; Uwe Nortmann, Kronsbergstr. 89, 3000 Hannover 81; Hans Helmut Fuß, Marschallstr. 2, 8300 Landshut; Thomas Doerfler, Oberend 25, 8604 Schesslitz; Dieter John, Unter den Ulmen 63, 4100 Duisburg 12; Diethelm Rehn, Schillerstr. 39, 4130 Moers 1; Christel Denter, Am Mariannenschacht 4, 4530 Ibbenbüren; Ulrich Altekruse, Karl-Genzel-Str. 18, 3425 Walkenried; Ralf Grompe, Glockseestr. 5, 3000 Hannover 1; Rolf-Dieter Hagemann, Lornsenstr. 43, 2360 Bad Segeberg; Lothar Sonnabend, Lilienweg 21, 5308 Rheinbach; Elisabeth Dötterl, Bayernring 24, 8580 Bayreuth; Gerhard Schreiber, Ostendstr. 63, 7000 Stuttgart; Guenter Burk, Kolpingstr. 10, 7012 Fellbach-Oeffingen; Frank Jochim, Rosenstr. 16, 3253 Hess.-Oldendorf 1; Klaus-Peter Keßler, Kuhleshütte 131, 4150 Krefeld 1; Helmut Steinbach, Mühlhäuserstr. 44, 7140 Ludwigsburg; Waldefried Strof, Wienerstraße 116, A-2352 Gumpoldskirchen; Klaus Wagner, Markdorfer Str. 1, 7775 Bermatingen; Gerhard Schau, Keitum, 2286 Sylt-Ost; Roland Oberle, Seeweg 20, 8765 Erlenbach; Gerda Paul, Sonnenwiese 13, 7312 Kirchheim/Teck; Hans Deigmann, Bei der Windmühle 4a, 2102 Hamburg 93; Andreas Häsler, Roseggerstr. 12, 4047 Dormagen 5; Gerd Kanehl, Berliner Str. 55, 4933 Blomberg; Werner Müller, Henry-Dunant-Str. 10, 6110 Dieburg; Georg Engel, Weser Str. 14, 3400 Göttingen; Jürgen Kasper, Kantstr. 1, 6450 Hanau 1; Rainer von Klier, Mörikestr. 35, 4030 Ratingen 4; Günter Knopf, Flurstr. 10, 6380 Bad Homburg; Klaus Boos, Hauptstr. 74, 6741 Winden/Pfalz; Horst Vollmer, Poststr. 13, 4350 Recklinghausen; Norbert Weber, Höhenstr. 7, 6392 Neu-Anspach 3; Theo Schotters, Windmühlenstr. 132, 5000 Köln 80; Jürgen Baumann, Hauptmannsreute 10, 7000 Stuttgart 1; Rudolf Triebler, Kastanienweg 5, 6083 Walldorf.

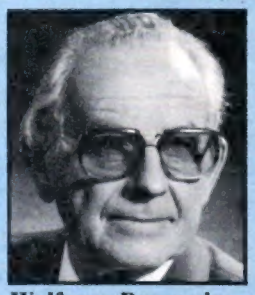
Personalien

Martin Schleyer

Hanns Martin Schleyer, 61, Präsident der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände und Vorstandsmitglied bei Daimler-Benz, leidet unter den Lieferschwierigkeiten von Mercedes. Schleyer, gerngesehener Gast bei allen größeren Veranstaltungen der Industrie, hütet sich deshalb seit kurzem davor, bei offiziellen Anlässen das Gespräch mit prominenten Freunden auf die kleinen Modelle seines Hauses zu bringen. Grund: Es vergeht keine Feier, bei der er nicht darum angegangen wird, Druck auf die Mercedes-Verkaufsabteilung auszuüben und für rasche Lieferung zu sorgen.

Fast ein Porsche: Van Veen OCR

Hendrik van Veen, 42, Amsterdamer Importeur von Kreidler-Motorrädern, hat ein Porsche-Geheimnis gelüftet: Als Porsche sich in der Rezession des Jahres 1974 Gedanken machte, neben den damals wenig gefragten Sportwagen auch Geländewagen oder Motorräder zu bauen, war an die im firmeneigenen Entwicklungszentrum Weißach gegarte Van Veen OCR 1000 (siehe Fahrbericht Seite 120) gedacht. Warum Mijnheer van Veen sich dagegen entschied, das teuerste Motorrad der Welt (24 000 Mark) Porsche zu nennen, formuliert er so: „Ich kann nur etwas unternehmen, wenn ich die volle Entscheidungsfreiheit habe. Eine Zusammenarbeit mit Porsche hätte dazu geführt, daß alle wichtigen Entscheidungen nach und nach wohl dort gefallen wären."



Wolfgang Bauerreiss

Dr. Wolfgang Bauerreiss, Professor und Vorstand des Instituts für Versicherungsrecht an der Universität Linz in Österreich, möchte Vielfahrer verstärkt zur Kasse bitten. Sein Plan: Abschaffung der bisherigen Auto-Versicherungsprämie und statt dessen Einführung einer Benzinprämie, die den Versicherungen nach einem komplizierten Schlüssel zufließen soll. Mit der Haftpflichtversicherung im Tank glaubt der Professor, das Risiko besser verteilt zu haben als bisher. Außerdem würde damit der hohe Verwaltungsaufwand bei den Versicherungen reduziert. Der Plan, die Höhe der Haftpflichtversicherung nach dem Benzinverbrauch zu bestimmen, stößt freilich bei Verbraucher und Automobilclubs auf wenig Gegenliebe. Und auch Österreichs Finanzminister Hannes Androsch meint: „Die Idee von Herrn Bauerreiss scheint mir etwas romantisch zu sein."

Untergrund-Organisation

Acht Unternehmen bohren in Deutschland mit Erfolg nach Erdöl.

Von Hans-Robert Richarz

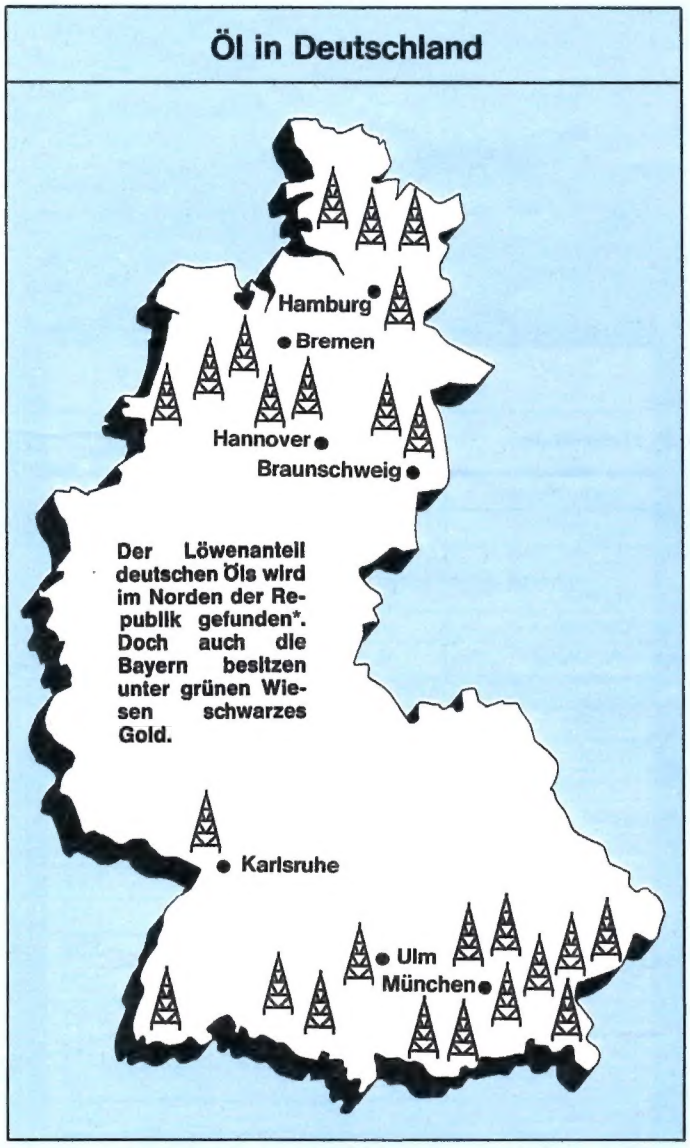
Was am persischen Golf der Traum eines jeden Scheichs, ist im bayerischen Voralpenland der Alptraum eines jeden Bauern. Freut sich der Araber, wenn auf seinem öden Wüstenstück Öl gefunden wird, kann der Deutsche nur hoffen, daß keine Ölgesellschaft auf den Gedanken kommt, auf seiner grünen Wiese eine Bohrung niederzubringen. Denn dann hätte er statt des erhofften Geldsegens nur Ärger.

In der Tat bringt die Ölquelle auf eigenem Boden in der Bundesrepublik entgegen der landläufigen Meinung fast nur Verdruß und wenig Geld. Lediglich ein geringer Nutzungsausfall wie beispielsweise entgangener Erntegewinn wird ersetzt – im Schnitt jährlich 40 Pfennige pro Quadratmeter Grundstücksfläche.

Laut einem Gesetz von 1934 gehört nämlich alles, was an wertvollen Bodenschätzen unterhalb der Erdoberfläche liegt, nicht dem Grundstückseigentümer, sondern Vater Staat.

Dabei lagern südöstlich von München, im Gebiet zwischen Weser und Ems, in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen immerhin 600 Millionen Tonnen Rohöl, wovon 75 Millionen Tonnen mit der heutigen Technologie problemlos förderbar sind. Weitere 75 Millionen Tonnen werden demnächst zur Verfügung stehen, wenn es gelingt, den Ausbeutungsgrad um zehn Prozent zu steigern.

Heute bereits sprudeln aus den rund 170 Bohrlöchern zwischen Nordsee und Alpen jährlich etwa 5,3 Millionen Tonnen Mineralöl, wobei die kleinste Quelle pro Jahr nur weniger als 100 Tonnen, die ergiebigste dafür 600 000 Tonnen auswirft. Mit dieser Ausbeute sorgt bundesdeutsches Öl immerhin mit einem Anteil von mehr als fünf Prozent für die Versorgung der einheimischen Raffinerien und steht damit an siebter Stelle unter den zwanzig Öllieferländern für hiesige Verarbeitungsanlagen.



*Förderung 1975 nördlich von Weser und Elbe: 2,1 Millionen Tonnen

Die Geschichte des deutschen Erdöls reicht bis ins späte Mittelalter. Schon 1450 fanden bayerische Mönche am Tegernsee in einer Grotte Öl, das sie „Satanspech" nannten und zu medizinischen Zwecken verwendeten. Im 17. Jahrhundert nutzten Bauern in der Lüneburger Heide natürlich zutage getretenen Teer als Wagenschmiere und 1859 – ein Jahr vor dem amerikanischen Ölrausch in Texas – wurde in Wietze bei Hannover systematisch nach Öl gebohrt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die jährliche Förderleistung in der Bundesrepublik steil an und erreichte 1968 mit einer Jahresproduktion von über acht Millionen Tonnen ihren Höhepunkt. Danach ging die Leistung etwas zurück, weil es unrentabel wurde, kleinere Ölquellen auszubeuten. Doch nach den drastisch gestiegenen Ölpreisen im Ausland sind auch kleinere Ölfelder wirtschaftlich wieder interessant geworden.

Esso, Shell, Mobil Oil und Texaco sind zusammen mit

Öl auch in Oberbayern: Bohrplatz in Großhöhenrain, südöstlich von München.

den deutschen Unternehmen Deilmann, Wintershall, Schachtbau und Preußag auf bundesdeutschen Ölfeldern tätig. Sie werden bis Ende dieses Jahres 38 Such-, 13 Erweiterungs-, 72 Produktions- und sechs Hilfsbohrungen niederbringen, wobei alle Bohrungen zusammen immerhin 289 Kilometer tief in die Erde reichen würden. Da die durchschnittliche Bohrtiefe von 5000 bis 6000 Meter Tiefe für deutsches Erdöl nicht mehr ausreichend scheint und nur etwa jede zehnte Bohrung fündig wird, soll in Zukunft noch tiefer gebohrt werden – bis zu 8000 Meter. Kostenpunkt einer solchen Tiefbohrung: über 20 Millionen Mark.

Doch erscheinen die Kosten für die Erschließung des heimischen Öls gering gegenüber den Gewinnen, die hierzulande abfallen. Denn an die Bundesländer (sie sind für Erdöl-Konzessionsverträge zuständig) müssen die bohrenden Firmen lediglich einen Förderzins von durchschnittlich fünf Prozent des gefundenen Öls abführen. So strichen die Finanzminister von Niedersachsen, Bayern und Schleswig-Holstein im letzten Jahr rund 130 Millionen Mark Abgaben für Erdöl und Erdgas ein.

Noch günstiger sehen die Gewinne der Unternehmen aus. Da sie deutsches Erdöl zum gleichen Preis weiterverkaufen wie die arabischen Scheichs, machen sie automatisch jede Preiserhöhung der OPEC-Staaten mit – freilich ausschließlich zum Nutzen der eigenen Kasse.

Diese sogenannten Windfall-Profits, die den Firmen in den Schoß fallen, werden auf etwa 850 Millionen Mark pro Jahr geschätzt.

Alle Versuche, die Förderzinssätze zu erhöhen oder die Windfall-Profits einschneidend zu besteuern, sind bis jetzt im Sande verlaufen und werden von Esso, Shell, Mobil Oil und Texaco beharrlich abgelehnt. Shell-Chef Johannes C. Welbergen schimpfte: „Ich habe das Thema leid."

Verständlicherweise versuchen alle acht beteiligten Förder-Firmen, ihre Ausbeute am deutschen Öl so stark wie möglich zu steigern, egal wie groß der Aufwand kommt. Seit einem Jahr pumpen beispielsweise die Gewerkschaften Brigitta und Elwerath, ein gemeinsames Unternehmen der Deutschen Shell und der Esso AG zur Ölsuche, im Emsland stündlich 40 Tonnen Dampf mit einer Temperatur von 340 Grad Celsius und einem Druck von 150 atü in ein Bohrloch.

Sechs Jahre lang soll diese Prozedur durchgeführt werden, bis die Öllagerstätte auf 200 bis 300 Grad aufgeheizt ist. Dann erst wird – ebenfalls sechs Jahre lang – kaltes Wasser nachgepreßt, das sich nach und nach aufheizen und das Öl an die Oberfläche drücken soll.

Doch trotz der enormen Kosten lohnt das langwierige Verfahren. Denn nur so ist es möglich, den Ausbeutungsgrad von 25 Prozent auf 45 Prozent zu steigern und auf diese Weise die bundesdeutsche Ölförderleistung konstant zu halten.

Die Nutznießer des deutschen Öls sitzen freilich im Ausland. Der einzige bundesdeutsche Energie-Konzern, die VEBA, hat in deutschen Landen keine Förderrechte.

Mit der heimischen Erdölförderung (Bild) liegt die Bundesrepublik auf dem siebten Platz der Öllieferanten.

Öl für Deutschland

Lieferländer	Liefermenge in 1000 Tonnen	Lieferanteil in Prozent
Saudi Arabien	19.552	19,29
Libyen	19.019	18,77
Iran	17.513	17,28
Nigeria	10.022	9,89
Algerien	7.660	7,56
Abu Dhabi	6.497	6,41
Deutschland	5.333	5,26
UDSSR	3.162	3,12
Dubai	2.054	2,03
Norwegen	2.031	2,00
Qatar	1.585	1,56
Kuwait	1.183	1,17
Tunesien	1.137	1,12
Venezuela	1.096	1,08
Groß Britannien	1.095	1,08
Syrien	1.021	1,00
Gabun	638	0,63
Irak	420	0,41
Italien	280	0,29
Oman	37	0,05

Für oder gegen

Grand Prix auf dem Nürburgring?

Die Zukunft des Nürburgrings als Grand Prix-Rennstrecke ist ungewiß. Nach dem Unfall von Formel 1-Weltmeister Niki Lauda fordern Kritiker die Verlegung des nächsten Grand Prix nach Hockenheim.

Chirurg Dr. Ernst Knigge aus 3032 Fallingbostel, 57, BMW 320 i: „Der Ring wird nicht untergehen. Jeder wahre und sportliche Rennfahrer wird diesen Kurs nachgerade suchen. Die Strecke ist schneller geworden und die Wagen sind schneller geworden. Aber ein Spitzenfahrer muß diese Punkte zur Gesamtbeurteilung der Strecke heranziehen und in seinen Rennplan exakt einbauen. Wer das nicht kann, gehört nicht in den Rennwagen."

Ingenieur Frank E. Kalkuhl aus 5650 Solingen, 44, Mercedes 280 SE: „Als ehemaliger Sportfahrer kann ich es nicht verstehen, daß die GP-Fahrer heute den Nürburgring als zu unsicher empfinden. Und mit Sicherheit fahren ich und viele Freunde nicht zu einem GP nach Hockenheim."

Kaufmann Raimund L. Gruber aus 68 Mannheim, 47, NSU Ro 80: „Wenn ein Fahrer von den technischen Möglichkeiten seiner Mittel überfordert wird, darf er sich dieser nicht bedienen, sondern muß die Hände davon lassen. Fehlt ihm gar der absolut notwendige Todesmut, so darf er an die Teilnahme an einem Rennen überhaupt nicht denken."

Polizeibeamter Gerhard Lerch aus 5591 Faid, 29, Capri GT: „Aus sportlichen Gründen bin ich für den Ring, der abwechslungsreich und schwierig ist. Und hätte ich das nötige Geld, würde ich den ganzen Laden aufkaufen und das Nötigste veranlassen, so daß auch ein Lauda zufrieden wäre."

Rennarzt Dr. Hanspeter Breunig aus 52 Siegburg, 38, BMW 3.0 CS: „Wieso eigentlich ist an allem der Nürburgring schuld? Einem weltmeisterlichen Formel 1-Fahrer ist der Ring nicht sicher genug, er fährt aber ohne Kommentar – wahrscheinlich aber mit höherem km-Geld – in Monte Carlo mitten durch die Stadt. Aus meiner Sicht als Rennarzt ist die Streckensicherung optimal. Wer den Rettungswagen allerdings schon drei Sekunden nach dem Unfall bei sich haben möchte, muß vor dem Rennen exakt angeben, wo er die Rennstrecke zu verlassen gedenkt. Müßten sich nicht Konstrukteure und Fahrer an die eigene Nase fassen?"

Die nächste Frage

Für oder gegen

Schmale Autobahnen?

Nach den Plänen von Bundesverkehrsminister Gscheidle sollen künftig Autobahnen pro Spur um 50 Zentimeter schmäler gebaut werden, um Kosten zu sparen. Eventuelle Folgen: eine Geschwindigkeitsbegrenzung.
Schreiben Sie Ihre Meinung darüber bis zum 27. Oktober 1976 an die **Redaktion auto motor und sport, Kennwort „Autobahnen", Leuschnerstraße 1, 7000 Stuttgart 1**

Ex-Rennfahrer Hans Herrmann aus 7032 Sindelfingen, 47, Mercedes 450 SE: „Ich bin für den Ring und würde ihn auch nicht weiter verbessern. Der Ring ist eine Herausforderung an Material und Fahrer, und wenn ein Rennwagen dort hält, dann hält er auf jeder Rennstrecke der Welt. Man sollte damit aufhören, Spezialstrecken für die Formel 1 zu bauen und wieder wie früher die Autos der Rennstrecke anpassen."

Student Stefan Korol aus 282 Bremen, 23, Triumph 650: „Daß der Ring eine schwer zu fahrende Piste ist, kann und darf kein Grund sein, ihn nicht mehr zu befahren. Wer sich als Rennfahrer den Anforderungen dieser Strecke nicht gewachsen sieht, sollte die Finger davon lassen und als Salzpistenfahrer nach Amerika gehen."

Student Matthias Engelhardt aus 3 Hannover, 20, Chevrolet Corvette: „Der Nürburgring hat ungemein schnelle Passagen, und das birgt immer Gefahren. Gegen den Ring bin ich aber wegen seiner enormen Länge, die meiner Meinung nach eine blitzschnelle Rettungsaktion des Streckendienstes so gut wie unmöglich macht."

Motorjournalist Erwin Tragatsch aus 4800 Bielefeld, 60, Mercedes 230: „Gefahren gibt es bei jedem Rennen und auf jeder Rennstrecke. Das war schon immer so. Nur waren die Rennwagen früher viel stabiler. Berührt heute ein moderner Rennwagen nur die Strohballen, zerfliegt er in 100 Teile. Die heutigen Wagen besitzen doch kaum noch Sicherheitsreserven."

Neue Corvette für die 80er Jahre

Modelle und Preise.

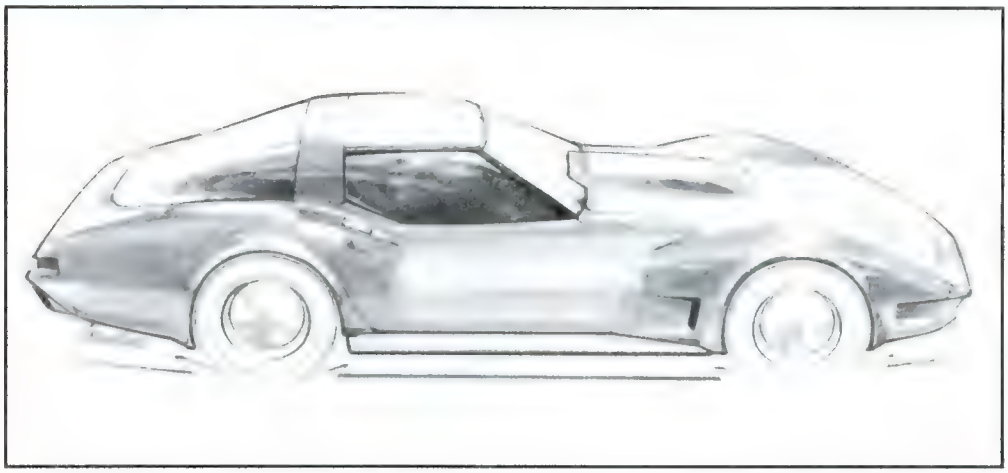
Die Corvette Stingray von Chevrolet, die in ihrer jetzigen Form seit 1968 gebaut wird und während dieser Zeit äußerlich nur geringfügige Modifikationen erfuhr (1973: verlängerte, stoßnachgiebige Frontpartie; 1974: geändertes Heckteil aus Polyurethan), soll im nächsten Jahr stilistisch aufgemöbelt werden.

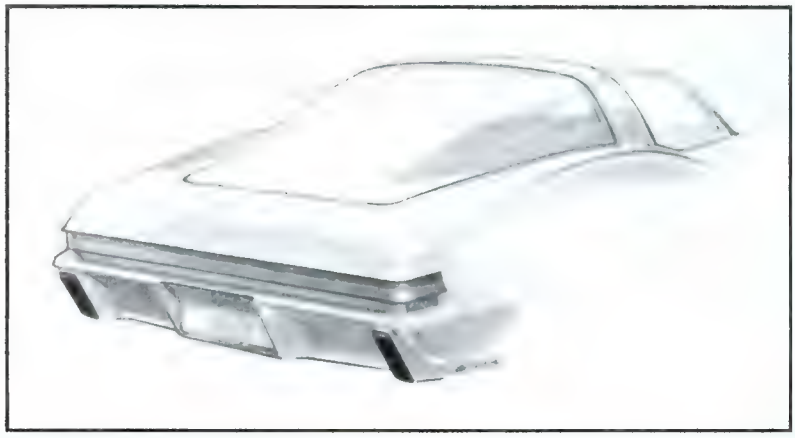
Der Bug erhält eine neue Form mit verkleinertem, schlitzförmigem Kühllufteinlaß und erinnert damit unverkennbar an die Experimental-Corvetto Mako Shark von 1966, die als Urahn der heutigen Stingray-Modelle gelten kann. Verwandtschaft mit dem Shark weist auch die völlig neu gestaltete Heckpartie auf, die statt der bisherigen, fast senkrecht stehenden Heckscheibe eine große, gewölbte Scheibe erhält.

Als Heckklappe – wie beim Porsche 924 – wird diese Scheibe aber voraussichtlich nicht ausgebildet sein, weil die Aufhängung einer derart schweren Klappe in der aus Fiberglas bestehenden Karosserie technische Schwierigkeiten macht.

Über eine weitere geplante Änderung ist bislang noch nicht das letzte Wort gefallen. Die Placierung eines als Faltrad ausgebildeten Reservereifens innerhalb der Karosserie statt wie bisher unter dem Wagenboden, die eine Vergrößerung des ziemlich klein geratenen Tanks (70 Liter) möglich machen würde, könnte Chevrolet möglicherweise zu kostspielig erscheinen.

Denn allzuviel will Chevrolet in die jetzige Corvette nicht mehr investieren: Die gegenwärtige Form soll allenfalls noch bis 1979 beibehalten werden.





Auffallendste Änderung an der für 1978 geplanten Ausführung der Chevrolet Corvette ist die völlig neu gestaltete Heckpartie mit großer, gewölbter Scheibe und einer sich über die ganze Wagenbreite erstreckenden Rückleuchten-Batterie.

1980 erscheint dann ein ganz neues Modell, dessen Form sich stark an die der 1972 auf der IAA in Frankfurt erstmals gezeigten Two Rotor-Corvette mit Wankelmotor anlehnen wird. Wie bei dieser wird der Motor vor der Hinterachse eingebaut sein – allerdings kommt kein Wankel-Triebwerk, sondern ein fünf Liter großer V8 zum Einsatz.

Alfasud Sprint für 15 500 Mark

Alfa Romeo setzte den Preis des neuen Alfasud Sprint (Fahrbericht Heft 20) auf 15 490 Mark fest, dazu kommen noch 200 Mark für die Vorfracht. Auf Sonderwunsch kann der Sprint auch mit einer Metallic-Lackierung (400 Mark Aufpreis) geliefert werden.

Im Detail verbessert: Renault 30 TS

Gründliche Modellpflege betrieb Renault am Spitzentyp R 30 TS. Anstelle der bisherigen Vergaseranlage mit Dreistufen-Funktion bezieht der V6-Motor sein Gemisch aus einem einzigen Doppelvergaser, wodurch die Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich verbessert werden konnte – allerdings sank die Höchstleistung durch diesen Eingriff von 131 auf nunmehr 125 PS, die bei 5000/min erreicht werden.

Die übrigen Modifikationen betreffen die Ausstattung. So wurden die vielfach kritisierten Türgriffe durch neue ersetzt, die mit der rechten und der linken Hand gleichermaßen betätigt werden können. Dazu kommen ein neues Kofferraumschloß, das auch ohne Schlüssel geöffnet werden kann, ein versetzter, das Wischfeld vergrößernder linker Scheibenwischer, zusätzliche Schutzgitter gegen Steinschlag zwischen Kühlergrill und Kühler sowie eine Abdekkung für den Tankverschluß.

Auch im Innenraum gibt es neue Details. Der Mechanis-

mus zum Umklappen der Rücksitzbank läßt sich nun einfacher bedienen, der Knieraum vor den Rücksitzen wurde vergrößert, zum Abschließen des Handschuhfachs ist kein zusätzlicher Schlüssel mehr nötig.

Weitere Änderungen: Im Fond befinden sich nun zwei Aschenbecher sowie ein zusätzlicher Zigarettenanzünder, Taschen an der Rückseite der Vordersitzlehnen erweitern das Angebot an Ablagemöglichkeiten, außerdem wird hinten eine Innenleuchte installiert.

Der Preis des Renault-Spitzenmodells blieb trotz der zahlreichen Verbesserungen unverändert.

Neu in Deutschland: Renault 5 GTL

Im November kommt der seit Anfang des Jahres produzierte Renault 5 GTL auch in die Bundesrepublik. Die GTL-Version, die äußerlich an den seitlich über die ganze Wagenlänge weitergeführten Kunststoff-Stoßstangen zu erkennen ist, schließt die bestehende Lücke zwischen der TL- und der TS-Version.

Als Antriebsquelle dient der 1289 cm³-Motor des R 5 TS, dessen Leistung von 64 auf 42 PS reduziert wurde und der sich durch bemerkenswert günstigen Benzinverbrauch auszeichnen soll. Bei gleichbleibend 90 km/h konsumiert der Vierzylinder nur 4,7 Liter Super pro 100 km, was ihn — so hofft man bei Renault — zu einem ernsthaften Konkurrenten für den neuen VW Golf Diesel machen könnte. Die Höchstgeschwindigkeit des mit einer Literleistung von nur 32,6 PS/Liter operierenden Renault soll bei 135 km/h liegen, der Preis dürfte voraussichtlich um 500 Mark höher sein als der des R 5 TL mit 44 PS-Einliter-Motor.

Äußerliches Kennzeichen des ab November lieferbaren R 5 GTL sind die breiten Kunststoff-Stoßleisten an den Flanken. Die Ausstattung ist reichhaltiger als beim TL-Modell.

Daimler-Rad

Ein Fahrrad von Austro-Daimler für 3000 Mark.

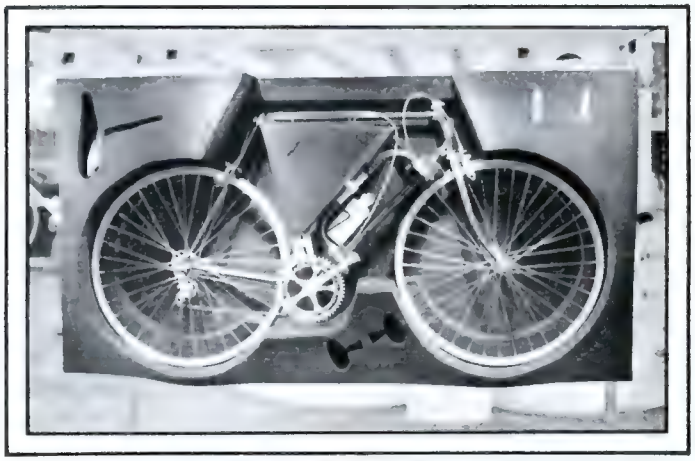
Der Name Austro-Daimler — vor 50 Jahren Inbegriff österreichischer Automobilbaukunst — durfte wieder aufleben. Er ziert nun allerdings keinen Kraftwagen mehr, sondern ein Vehikel, daß schon zu Gottlieb Daimlers Zeiten recht gebräuchlich war — ein ausgefallenes Fahrrad.

Dieses Produkt der Steyr-Daimler-Puch-AG ist eines so traditionsreichen Namens durchaus würdig, denn hier bemühte sich Europas größter Zweiradbauer, das beste aller möglichen Fahrräder zu verwirklichen, ohne bei diesem Vorhaben irgendwelche Rücksichten auf den Preis zu nehmen.

Der fiel denn auch dementsprechend aus. 1000 Dollar kostete schon vor zwei Jahren ein in den USA angebotenes Exemplar aus der Startauflage. Inzwischen ist der Preis des Rennrades Austro-Daimler Ultima Superleicht auf fast 1200 Dollar geklettert.

Der Kunde erhält dafür in einer samtartig beschichteten Kassette 8,5 bis 9 Kilogramm exclusivster Fahrradtechnik, an der bei Puch in Graz viel Handarbeit geleistet wird. An den grundsätzlich auf Maß gearbeiteten Rädern werden allein 13 Stunden Feilarbeit verrichtet, um höchste Oberflächenqualität und optimale Spannungsübergänge im Rahmen zu gewährleisten.

Auch die Lackierung erfolgt von Hand, und sie weist eine Klarlackschicht zum Schutze des edlen Namenszuges auf. Nicht minder nobel ist die Ausstattung. Italiens Spitzenfabrikant Campagnolo steuerte Naben, Tretlager und Schaltung in der kostspieligsten Ausführung bei. Die Achsen der Räder, des Tretlagers und der Pedale sowie sämtliche Schaltungsteile bestehen hier aus Titan.

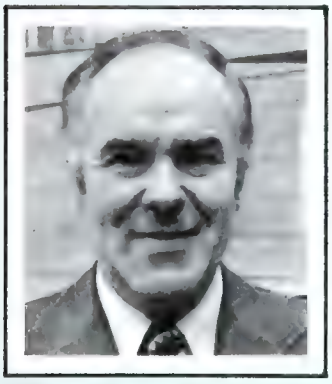


In Geschenkpackung: Austro-Daimler-Fahrrad

Zu einem Preis von 3000 Mark wird das Super-Rad, von dem Puch nur zwei Stück pro Tag baut, demnächst auch auf den deutschen Markt kommen. Einziger, aber bedeutsamer Unterschied zu den bisher nur nach den USA gelieferten Exemplaren: Der Schriftzug Austro-Daimler fehlt um des lieben Friedens mit Daimler-Benz wegen. *-cpb-*

Die konzipierte Zeitbombe

Theo Romahn über die Zukunft der automobilen Gesellschaft.



Diplomingenieur Theo Romahn*)

Gefahr droht der automobilen Gesellschaft vom Staat her. Politische Parteien, die ihre Leitbilder in einer Geschichtsepoche suchen, als im Verkehr der erste Dampf gemacht wurde, bekommen zunehmend Schwierigkeiten mit der Geschwindigkeit des Fortschritts.

Die hartnäckige Weigerung, ausreichend für eine Zukunft zu investieren, in der jeder seine Ziele selbst erfahren kann, beginnt die Wege zu weiterem Wohlstand zu blokkieren.

Die zuletzt bekanntgegebene Zukunftsplanung für Fernstraßen, nämlich Schmalspur-Autobahnen als Rezessionspisten zu bauen, beweist die Absicht, das Rad der Verkehrsgeschichte um 50 Jahre zurückzudrehen. Damals erkannten Verkehrswissenschaftler, daß die einzig wirksame Sicherheitsphilosophie im Kraftverkehr nur lauten kann: alle bekannten Hindernisse aus dem Weg räumen, die Unfälle verursachen können.

*) Theo Romahn ist Stadtplaner in Düsseldorf. Seine Meinung als Kolumnist muß sich nicht in allen Belangen mit den Ansichten der Redaktion decken.

Damit würde man zwei Ziele gleichzeitig erreichen. Das erste: mehr Sicherheit für Leib und Leben der Bürger. Das zweite: man würde die durch das Auto möglich gewordene Leistungssteigerung im Transportwesen zum Nutzen der Allgemeinheit voll zur Wirkung bringen.

Für diese neuen Wege im Verkehr galten als unveräußerliche Normen Kreuzungsfreiheit, Gegenverkehrsfreiheit und die Geschwindigkeitsfreiheit. Die Umsetzung dieser Sicherheitsphilosophie in Asphalt und Beton führte zum Netz der Autobahnen, die bis heute die einzigen sicheren Wege der automobilen Gesellschaft geblieben sind. Sie bilden ein Grundraster, auf dem für die Bevölkerung der Bundesrepublik Fortschritt, wirtschaftliches und damit soziale Sicherheit erfahren werden.

In einem Land, das seinen Wohlstand aus der Verarbeitung eingeführter Rohstoffe und dem schnellen Export der Fertigprodukte bezieht, ist nach der Leistungsbereitschaft seiner Menschen, dem Know-how und der industriellen Ausstattung ein hochflexibles und leistungsfähiges Transportwesen das wichtigste Element, um den entscheidenden Vorsprung vor der Konkurrenz fest zu sichern.

Die Mitglieder der automobilen Gesellschaft leisten durch Kauf, Betrieb und Unterhaltung ihrer Fahrzeuge dazu den größten Beitrag. Ohne ihre privaten Investitionen für das Verkehrswesen hätte die Bundesrepublik heute den Lebensstandard eines mittleren Entwicklungslandes.

Wie hoch ihr Anteil anzurechnen ist, kann man anhand der Bundesbahnplanung erkennen. Es wurde errechnet, daß eine Schienennetz-Verkürzung von jetzt 29 000 Kilometer auf 16 000 Kilometer ein betriebswirtschaftlich optimales Netz ergeben würde. Das Straßennetz, mit dem die Bundesrepublik erschlossen ist, hat eine Länge von 450 000 Kilometern, und überall liegen Start- und Zielpunkte, die wichtig sind und nur mit Autos erreicht werden können.

Für ihre Vorleistung verlangt die automobile Gesellschaft vom Staat eine Gegenleistung. Sie erwartet den weiteren Ausbau der verkehrsreichen Strecken nach Autobahnnormen. Mehr Sicherheit muß dort geschaffen werden, wo heute Unsicherheit die Norm ist. Mit schnellen Verkehrsbändern müssen jene Regionen des Landes erschlossen werden, in denen die Wohlstandsentwicklung seit vielen Jahren stagniert oder bereits rückläufig ist. Diese Forderungen beinhalten nicht mehr, als was bereits vor 50 Jahren als beste Entwicklungsrichtung erkannt worden ist. Damals gab es 152 076 Kraftfahrzeuge. Heute sind es über 22 Millionen.

Nach letzten Verlautbarungen aus dem Bundesverkehrsministerium ist der Staat nicht mehr bereit, diese Grundforderungen zu erfüllen. Für die Zukunft der automobilen Gesellschaft sollen Gscheidle-Haarsche Rezessionspisten an Stelle von Autobahnen gebaut werden. Schmalere Fahrbahnen als bisher vermindern die Sicherheit auf allen Spuren. Auf verschiedenen Strecken soll vorläufig nur halbseitiger Ausbau mit Gegenverkehrsregelung erfolgen.

Diese Planung der Gscheidle-Haar-Gruppe kann man als

Potentielle Todesbahnen: Bundesstraßen, Landstraßen und Autobahn-Baustellen mit Gegenverkehr.

Anschlag auf die Sicherheit der automobilen Gesellschaft ansehen. Damit ist eine Zeitbombe konzipiert, die viele Opfer unter den Mitgliedern der automobilen Gesellschaft fordern dürfte.

Der Verfasser dieses Beitrages war am 1. August 1976 Augenzeuge eines Verkehrsunfalles auf der Autobahn Frankfurt–Köln bei Niederhausen. Auf einem Streckenabschnitt mit Gegenverkehr und Geschwindigkeitsbegrenzung in einem Baustellenbereich prallten zwei Autos frontal zusammen. Sieben Menschen wurden getötet.

Die Tatsache, daß Straßen mit Gegenverkehr potentielle Todesbahnen sind, gehört zu den wenigen unumstrittenen Erkenntnissen der Verkehrssicherheitsforschung. Wenn der Staat bei seinen Planungen im Jahre 1976 bewährte Sicherheitsbreiten der Fahrbahnen mißachtet und unstrittige Sicherheitserkenntnisse ignoriert, dann erfüllt er nicht mehr seine Aufgaben für die Gesellschaft. Damit ist aber der Bruch zwischen Staat und automobiler Gesellschaft programmiert.

Hier dürfte langsam ein klärendes Wort des Kanzlers angebracht sein. Wenn ein glückloser Minister zuerst seine letzten Bahnkunden mit der Halbierung des Bundesbahnnetzes schockt, dann die Telefonkunden mit einem Vier-Minuten-Takt erschreckt und – um das Maß vollzumachen – den Autofahrern Autobahnen verordnet, die lebensgefährlicher sind als die bisher gebauten, so sind diese Verkündigungen eine Bedrohung der Sicherheit und der Wohlstandsentwicklung.

Wasserspiele

Statt Windkanal: Modellautos auf Tauchstation.

Mit Modellautos und Anhängern aus einem beliebigen Spielzeugladen glaubt das britische Institut Middlesex Polytechnic den Stein der Weisen gefunden zu haben.

Das Institut, das Spoiler für Wohnwagengespanne entwickelt und die notwendigen, aber kostspieligen Versuche im Windkanal scheut, setzt handelsübliche Miniaturmodelle in einen mit Wasser gefüllten Plexiglas-Umlaufkanal. Sauerstoffbläschen im fließenden Wasser sollen, so glauben die britischen Forscher, die ideale Form der Wohnwagenspoiler finden helfen.

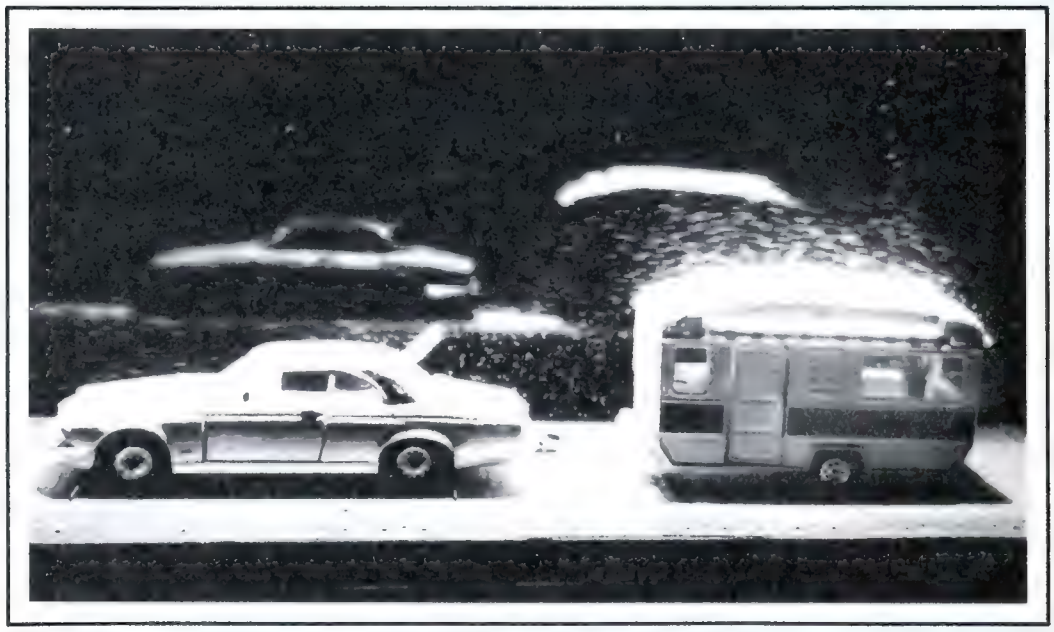
Zwar werden Schiffsrümpfe seit Kaiser Wilhelms Zeiten in Schleppversuchen formverbessert, und Umlaufkanäle dienen häufig hydrodynamischen Forschungen. Auch kann das Wasser, etwa fünfzehnmal zäher als die Luft, mit entsprechend langsamerer Strömung der Beobachtung von Wirbelbildung an Fahrzeugformen dienen.

Doch die Automobilforschung stellt Ansprüche, denen Spielzeugautos dieses Maßstabs nicht gerecht werden können. Formverbesserung an solch kleinen Modellen würde mühevollste Präzisionsarbeit erfordern, und mit größeren und besseren Modellen müßte der Umlaufkanal wachsen, damit durch das Modell kein verfälschender Stau entsteht. Ein voluminöserer Wasserapparat aber würde wiederum zu teuer kommen.

Zur Entlastung der großen und aufwendigen Windkanäle benutzen die Automobilwerke schon längst einen verkleinerten Windtunnel, in den exakt gefertigte Modelle im Maßstab 1 : 4 oder 1 : 5 gesetzt und angeblasen werden. Heißer oder farbiger Rauch macht die Strömungsvorgänge und Wirbelbildung deutlich. Dieses Rauchfadenprinzip ermöglicht eine schon weitgehende Vorarbeit mit Beobachtung, Foto und Film für die Entscheidung im großen Windkanal mit seiner hohen Meßgenauigkeit.

Modell-Windkanäle werden heute auch für Untersuchungen von thermischen Problemen und Verschmutzungen verwendet. Wenn Düse und Diffusor (Strömungskanal) austauschbar sind, kann sogar an 1 : 1-Modellen und kompletten Wagen gearbeitet werden. Daimler-Benz beispielsweise entwickelte die Methodik des Modell-Windkanals bis zur Perfektion.

Für die Automobilindustrie ist die Wassermethode deshalb allenfalls kurios, aber nicht interessant. „Viel zu ungenau", befinden Experten das britische Wasserspiel, das mit den im Laden erworbenen Spielzeugautos allenfalls Vermutungen gestattet. *P. S.*



Miniatur-Gespann im Wasserkanal: für die Formgebung zu unpräzise

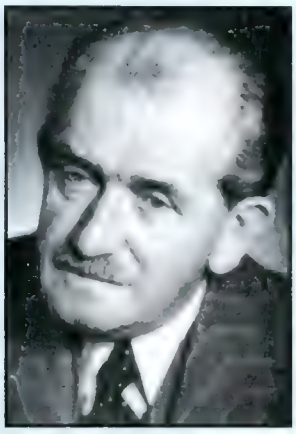
Deutschland, deine Österreicher

Warum so viele kreative Ingenieure aus dem Nachbarland an deutschen Autos bauen.

Das kleine Österreich (7,6 Millionen Einwohner) deckt seinen Jahresbedarf von knapp 200 000 Personenwagen ausschließlich aus Importen. Dabei exportiert das Land seit Jahrzehnten so viele hochkarätige Autokonstrukteure und -manager in die Chefetagen vor allem deutscher Firmen, daß sich Porsche-Chef Dr. Ernst Fuhrmann, selbst Wiener, zu Recht entrüstet: „Eine Schande, daß Österreich bei einer derartigen Techniker-Tradition heute kein eigenes Auto baut."

Die Zahl derer aus dem Gebiet der ehemaligen k.u.k. Monarchie, die seit einem halben Jahrhundert und bis heute das Geschehen im deutschen Autogeschäft maßgeblich mitbestimmten, ist Legion:

- Professor Ferdinand Porsche war aufs engste mit Daimler-Benz und natürlich Porsche verbunden und bescherte Deutschland den Volkswagen.
- Unter seinem Sohn Dr. Ferry Porsche gedieh die nach dem Krieg in Stuttgart-Zuffenhausen angesiedelte Familienfirma zu Weltruf auf dem Renn- und Sportwagensektor.
- Bei Daimler-Benz wirkten die Österreich-Importe Arnold Wychodil (Exportvorstand) und sein Neffe Alfred Neubauer, der weltberühmte Rennstratege, Generaldirektor Walter Hitzinger und Stylist Karl Wilfert, dessen Handschrift bis heute die Mercedes-Serie prägt.
- Beim Nutzfahrzeug-Hersteller Klöckner-Humboldt-Deutz war ostmärkischer Zungenschlag im Vorstand zeitweise so sehr erste Amtssprache, daß die Branche über „Austro-Deutz" frozzelte.
- Der Wiener Dr. Ernst Fuhrmann steht an der Spitze des Familienunternehmens Porsche.
- Professor Ernst Fiala ist der Verantwortliche für die Entwicklung des Volkswagenwerks.
- Porsche-Enkel Ferdinand Piëch, jüngstes Beispiel österreichischer Kreativität im Autogeschäft, als Sohn von gewachsenem Geld jedoch mit weit günstigeren Startkonditionen in die Branche eingestiegen als viele seiner Landsleute, ist Vorstand Technik bei Audi NSU und ließ, eben von der Hochschule gekommen, jene Porsche 917-Renner bauen, die auf den Rennpisten unschlagbar waren.


Ferdinand Porsche

Walter Hitzinger

Ernst Fiala

Ernst Fuhrmann

Von Großvater Ferdinand Porsche bis zu seinem Enkel Ferdinand Piëch reicht die Liste der kreativen österreichischen Ingenieure und Manager, die seit über 50 Jahren an den Schaltstellen der deutschen Automobilindustrie überproportional stark vertreten sind. Nur wenige finden den Weg zur schlechter zahlenden, heimischen Industrie zurück.

Ferdinand Piëch

Die Gründe, warum gerade in Österreich Begabungen dieser Art auf den Bäumen zu wachsen scheinen, sind vielschichtig. Professor Dr. Anton Pischinger, Besitzer einer Lehrkanzel (in Österreich übliche Bezeichnung für einen Lehrstuhl) an der Technischen Universität Graz, glaubt an das besondere konstruktiv-kreative Talent „der Menschen im süddeutschen und österreichischen Raum".

Sachlicher ist die Tatsache, daß österreichische Ingenieure besonders gründlich ausgebildet werden. 16 bis 17 Semester dauert das Studium eines Diplomingenieurs — es soll allerdings künftig gestrafft und verkürzt werden. Etwa fünf Jahre braucht ein Student an den 33 Höheren Technischen Lehranstalten (HTL) im Land, um Ingenieur zu werden. Der Schwerpunkt der Ausbildung liegt durchwegs auf dem Fach Konstruktion.

Porsche-Chef Fuhrmann schließlich philosophiert: „Die Armut macht kreativ, der Wohlstand faul". Die beklagenswert schlechte finanzielle Ausstattung der österreichischen Universitäts-Institute erfordert, daß Doktoranden die Utensilien für ihre Versuche aus eigener Tasche bezahlen müssen. Fuhrmann umging diesen Engpaß durch eine theoretische Dissertation über Ventilsteuerung bei Verbrennungsmaschinen, für die er weitgehend mit Schreibpapier auskam. VW-Entwicklungsleiter Fiala veranstaltete als angehender Doktor der Ingenieurwissenschaften Versuche über die Verformung einer Reifenlauffläche auf einer Glasplatte, die im elterlichen Badezimmer üblicherweise zum Abstellen von Zahnglas und Haarwasserflasche diente. Fiala: „Wenn man alles selber zahlen muß, dann denkt man schon sehr scharf nach."

Über die Qualität der österreichischen Ingenieure herrscht Einigkeit. Auch

darüber, daß jeder von ihnen Arbeit in der Heimat finden könnte. Dennoch: „Gerade die Tüchtigsten gehen ins Ausland, weil sie dort eine größere Auswahl an Aufgaben vorfinden. Und die Rückkehr ist wegen des in Österreich sehr viel niedrigeren Gehaltsniveaus selten möglich. Zu den Ausnahmen zählen beispielsweise die führenden Männer bei Steyr-Puch, die alle im Ausland, in Deutschland oder Amerika, tätig waren", erklärt Professor Dr. Hans Peter Lenz von der Technischen Uni in Wien den Zug nach draußen.

Daß vor allem österreichische Spitzenmanager bewußt Nachwuchs aus der Heimat rekrutieren, wird energisch bestritten. Fiala: „Wenn sich zwei Österreicher im Ausland begegnen, streiten sie ohnehin nur. Seit ich bei VW bin, habe ich bewußt noch keinen Österreicher als Ingenieur eingestellt."

Der Grazer Ordinarius Pischinger, Stammvater einer ganzen Professoren-Dynastie (Neffen lehren in Graz und Aachen das Autobauen), widerspricht dem freilich klar: „Es hat jetzt etwas nachgelassen, aber vor der Rezession kamen Werber deutscher Autofirmen zu unseren Studenten, luden sie zum Abendessen ein und verpflichteten sie schon vor dem Examen."

Das Interesse der Deutschen am Nachwuchs der Nachbarn ist erklärlich. Eine Untersuchung des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) aus dem Jahr 1972 nämlich führt der Industrie vor Augen, daß ein bereits seit 1970 bestehender Fehlbedarf an Ingenieuren bis 1980 bedrohlich anwachsen kann: Wenn die gesamte Automobilindustrie Deutschlands dann 871 Diplomingenieure benötigen wird, dann werden dieser Zahl nur 207 Maschinenbauer gegenüberstehen, die sich nach dem Examen in diesem Industriezweig verdingen wollen. Noch krasser wird das hochgerechnete Manko bei graduierten Ingenieuren der Fachrichtung Maschinenbau: Der vermutete Bedarf beträgt 1761 Absolventen, das erwartete Angebot nur 949.

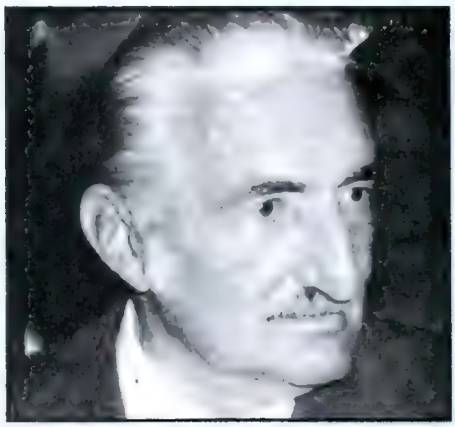
Daß sich kurzfristig an dieser Relation grundlegende Verschiebungen ergeben, ist nicht zu erwarten. An den zwölf deutschen Universitätsinstituten herrscht in der Sparte der Autobauer, die sich nach einem Maschinenbau-Grundstudium spezialisieren, kein Mangel an Studienplätzen, eher an Studenten. Im Numerus-clausus-Zeitalter bat die Technische Universität München auto motor und sport um die Veröffentlichung, es stünden freie Plätze für Fahrzeugbau-Techniker zur Verfügung.

Wenn in Österreich solcher Mangel an Studenten nicht herrscht, obwohl das Studium lange dauert und fast unausweichlich zu einer Tätigkeit im Ausland führt, dann mag dies nicht zuletzt daran liegen, daß der Ruf der Wiener und Grazer Professoren zugkräftiger ist als der ihrer deutschen Kollegen:

- Professor Dr. Hans List, der den Grazer Lehrstuhl innehatte, ist Verfasser einer Schriftenreihe, die „in den letzten 30 Jahren Grundlage des Motorenbaus war" (Fiala).
- Mit Professor Robert Eberan-Eberhorst lehrte in Wien ein Praktiker, der als Rennleiter der Auto Union, als Entwicklungschef bei DKW und als Lagonda-Konstrukteur seinen Ruf begründet hatte.

In Deutschland hingegen werden die namhaften Lehrer nicht nur vom großen Geld gelockt, das ihnen die Industrie für Vorstandspositionen offeriert. Sie werden reihenweise auch durch die zunehmende Politisierung der Hochschulen verschreckt, die den Lehrbetrieb erschweren und beispielsweise den ehemaligen Berliner Ordinarius Professor Dr. Ernst Fiala bewegten, „schreiend davonzulaufen" und sich als Entwicklungschef des Volkswagenwerks zu etablieren. Und der 42jährige Bonner Hans Peter Lenz empfindet es als Glück, auf den traditionsbeladenen, anspruchsvollen Lehrstuhl nach Wien berufen worden zu sein, wo „der Stil altmodisch ist, wo es aber üble Auswüchse wie in Berlin nicht gibt".

Hans List


Robert Eberan-Eberhorst

Anton Pischinger

Die Lehrstühle der Technischen Universitäten in Graz und Wien genießen Weltruf. Die Professoren List und sein Nachfolger Pischinger locken Studenten seit Jahrzehnten nach Graz, der berühmte Konstrukteur und Professor Robert Eberan-Eberhorst und sein Nachfolger Hans Peter Lenz aus Bonn machten das Wiener Institut zugkräftig.

Hans Peter Lenz

Am Ende aller HiFi-Suche steht das Wunder Technics

Mit dieser Anlage ist ein Spitzenkonzept elektronischer Leistung verwirklicht. Kenner, Könner und Genießer beenden deshalb ihre lange HiFi-Suche bei diesem technischen Genuß. Fragen Sie den Fachhändler nach dem Wunder Technics und lassen Sie Ihre Ohren entscheiden.

Die groß abgebildete Anlage steht hier – praktisch und kompakt – im Spezialregal (SH 830) von Technics, das sich harmonisch in jede Raumgestaltung einordnet.

SB 7000
Dreiwegboxen mit linearem Phasengang; extrem große Tieftöner mit 35 cm Durchmesser und dreischichtiger Sandwich-Membran aus Aramid-Faser. Aus gleichem Werkstoff der 12 cm Mitteltöner mit weniger Teilschwingungen und geringerem Klirrgrad. Der verzerrungsarme Hochtöner ist mit einem Strontium-Ferrit-Dauermagnet ausgestattet.

SP 10 MK II
Quarzgesteuerter Plattenspieler mit Direktantrieb. Sehr hohes Drehmoment mit extrem konstanter Drehzahl. Anlaufmoment 6 kg/cm mit Hochlaufzeit von nur 0,25 sek. bis zur Nenndrehzahl (33 UpM). Bremszeit 0,3 sek.; Gleichlaufschwankungen 0,025 % (bewertet).

National **Technics** hi-fi

National Panasonic
Vertriebsgesellschaft mbH
Ausschläger Billdeich 32
2000 Hamburg 28

Technics
Technics
Technics

L-Version

Wie der längste und teuerste VW Golf der Welt entstand.

Das Rezept ist einfach: Man nehme einen VW Golf, zersäge ihn, setze ein Mittelstück ein und fertig ist der längste und teuerste Golf der Welt.

Initiator des Super-Golfs ist Don Burns, Präsident diverser Firmen in Kalifornien, darunter auch eine VW-Audi-Vertretung in Garden Grove, einem Vorort von Los Angeles. Don Burns war seines Rolls-Royces überdrüssig und beschloß, einen in den USA unter dem Namen Rabbit (Kaninchen) laufenden Golf als neuen Dienstwagen einzusetzen.

Um das bescheidene Auto standesgemäß zu optimieren, kam ein neuer Golf zu Spezialist Al Martinez, der ein Karosseriewerk besitzt und auch ausgefallene Kundenwünsche prompt erfüllt.

Zunächst stellte man sich den Aufwand nicht sehr groß vor. Ein 66 Zentimeter langes Mittelteil sollte lediglich eingefügt und die Innenausstattung allen Ansprüchen gerecht werden. Da der Golf Frontantrieb besitzt, mußten nur die Bremsleitungen und das Handbremskabel verlängert werden. Die Probleme begannen aber, als Al Martinez und seine Leute feststellten, daß ein den US-Normen entsprechendes Fensterglas für das Mittelteil nicht aufzutreiben war. Nach mißglückten Versuchen, das Sicherheitsglas des Originalfensters zu zerschneiden, behalf man sich mit den Seitenfenstern der hinteren Türen, wobei die Ausschnitte des Mittelteils geändert werden mußten.

Als die Rohkarosse endlich zur Zufriedenheit gelungen war, trug man insgesamt 20 Lagen Acryllack auf. Das Dach bekam einen Vinyllederbezug. Und um sich einer in Amerika gerade vorherrschenden Mode anzuschließen, erhielt der lange Golf eine neue Heckklappe mit winzigem Rückfenster.

Auch das Chauffeurabteil geriet standesgemäß: Es wurde mit schwarzem Velour ausgeschlagen und vom Fahrgastraum durch eine Glasscheibe getrennt. Hinter dieser Scheibe war dann nur noch das Beste gut genug.

Zwei zusätzliche Sitze wurden installiert und ebenso wie die Rückbank mit grauem Mohairstoff bezogen und mit handgestickten Initialen versehen. Telefon und Klimaanlage sind ebenso selbstverständlich wie eine aufwendige Stereoanlage und eine kleine Bar, deren eigene Kühlanlage zwischen Fahrersitz und Trennwand Platz fand. Die Verbindung zwischen Chauffeur und Herrschaft stellt ein zwischen Fahrer und Fahrgast installiertes Bordtelefon her.

Das fertige Produkt ist eindrucksvoll. Neben dem Super-Kaninchen geraten herkömmliche Luxuswagen ins Hintertreffen, und Besitzer Don Burns zeigte sich zufrieden, auch wenn der Wagen teurer wurde als erwartet. Der lange Golf kostete 25 000 Dollar und damit mehr als zwei Cadillac.

Wesentlich billiger war Don Burns erster Entwurf: Er hatte zwei Golf-Prospekte zerschnitten und sie – um die Proportionen zu prüfen – hintereinander gelegt.

–lew–

Ein 66 Zentimeter langes Mittelstück ließ den VW Golf von Don Burns zum längsten und auch teuersten Golf der Welt werden. Im Innern sorgen unter anderem Klimaanlage, Telefon, Bar und eine aufwendige Stereoanlage für das Wohlbefinden der Passagiere.

Triumphzug

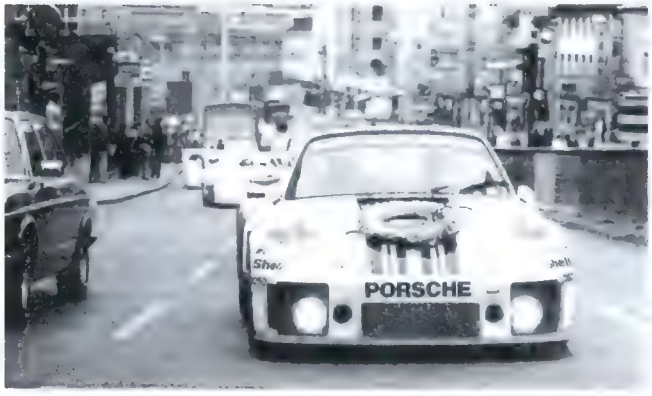
Mit Porsche-Rennwagen durch Stuttgart.

Nach dem Gewinn der Marken- und Sportwagen-Weltmeisterschaft 1976 hatten die siegreichen Porsche-Rennwagen kürzlich auch abseits der Rennpisten Vorrang.

Die vier turbogeladenen Porsche-Rennwagen, je zwei 935 und 936, verschafften sich nämlich bei einem Triumphzug durch Stuttgart Platz und Respekt auf den Straßen der Schwaben-Metropole. Anlaß der ungewöhnlichen Stadtrundfahrt: eine Ehrung der Porsche-Sportler durch Stuttgarts Oberbürgermeister Manfred Rommel und Baden-Württembergs Ministerpräsident Dr. Hans Filbinger.

Unterstützt wurde die forsche Fahrt der Rennwagen von einer vorausfahrenden Polizeieskorte, die das Tempo machte: Mit 80 bis 100 km/h schlängelte sich der Zug über Ausfallstraßen von Zuffenhausen in die Innenstadt und ignorierte dabei rote Ampeln wie Stopstellen.

Diese kurze Distanz vom Porsche-Werk in Zuffenhausen in die City war für die vier Fahrer Jochen Mass, Jacky Ickx, Rolf Stommelen und Manfred Schurti freilich eine der leichtesten Übungen, denn insgesamt legte das siegreiche Fahrer-Quartett mit den turbogeladenen Rennautos bei Trainings-, Test- und Renneinsätzen insgesamt 46 918 Kilometer zurück.



Gratulation vom Landesvater: Rennfahrer Ickx, Mass, Ministerpräsident Filbinger. Durch Stuttgarts Innenstadt: Porsche-Rennwagen 936 und 935.

Oberbürgermeister Manfred Rommel sorgte kurz vor Ende der Meisterehrung noch für Heiterkeit unter den Gästen der Siegesfeier. Rommel, der stets einen passenden Bibelspruch parat hat, fand nach langer Suche bei Jeremias auch einen für die Porsche-Mannschaft: „Rennet mit dem Wagen. Lasset die Helden ausziehen." *-kai-*

Rechts-Splitter

Aktuelles Urteil: Fahrzeugstau und Querverkehr.

Bernd Splitter, 35, Jurist in München, nimmt in auto motor und sport Stellung zu aktuellen Rechtsfragen. Sein Beitrag befaßt sich mit dem Verhalten vorfahrtsberechtigter, aber in einer Kolonne wartender Autofahrer gegenüber dem Querverkehr.

Autofahrer, die auf einer Vorfahrtsstraße links an einer stehenden Fahrzeugkolonne vorbeifahren, müssen sich auf eventuellen Querverkehr aus freigelassenen Lücken einstellen. Darauf darf der sich vortastende und wartepflichtige Querverkehr vertrauen (OLG Karlsruhe 1 Ss (B) 400/75).

Dichter Stadtverkehr auf zwei Fahrstreifen einer Richtung, dann Fahrzeugstau. Zwei freundliche Fahrer wollen einen Wartepflichtigen quer nach links abbiegen lassen und bilden eine Lücke. Wer ist schuld, wenn der Abbiegende mit einem gerade auf dem dritten Fahrstreifen überholenden Autofahrer zusammenstößt?

Unter den Grundgedanken der Verpflichtung aller Verkehrsteilnehmer zu gegenseitiger Rücksichtnahme und des Vertrauensgrundsatzes hat das Oberlandesgericht Karlsruhe die umfangreiche und nicht immer präzise Rechtsprechung zu dieser Frage nochmals zusammengefaßt.

Bei deutlich sichtbaren Lücken muß sich der auf einer Vorfahrtsstraße links neben einer stehenden Kolonne Vorfahrende auf Querverkehr einrichten. Hierzu muß er entweder einen entsprechend großen Seitenabstand einhalten oder seine Geschwindigkeit so bemessen, daß er vor einem aus der Lücke herauskommenden Verkehrsteilnehmer jederzeit und ohne Unfall anhalten kann.

Der Wartepflichtige darf sich langsam und vorsichtig bis zur Sichtlinie vortasten, bis er neben der Kolonne eventuell ankommende Wagen sehen kann. Er darf auch darauf vertrauen, daß die Vorfahrtsberechtigten sich entsprechend sorgfältig verhalten und den möglichen Verkehr von der Seite mit einkalkulieren.

Je nach den Umständen des Einzelfalles kann somit den vorfahrtsberechtigten Lenker dann ein Mitverschulden oder eine Mithaftung treffen, wenn er offensichtlich zu schnell oder zu dicht an einer deutlich sichtbaren Lücke vorbeifährt.

Urlaubsschlager Golf

Marktbericht August 1976: VW- und Opel-Modelle führen die Bestsellerliste an.

Bedingt durch Werksferien in der Automobilindustrie und Urlaubsreisen der Autokäufer nahm das Automobilgeschäft im August den gewohnt ruhigen Verlauf. Gedämpft wurde der Geschäftsgang nicht zuletzt durch die Entscheidung viele Käufer, den Neuwagen erst im September zu erwerben, um nach den Werksferien ein modifiziertes Modell zu bekommen.

Wenig war bei VW und Opel von Ferienstimmung zu spüren. Die beiden Großen verkauften gemeinsam über 40 Prozent aller Autos. VW realisierte im Vergleich zum August 1975 ein Plus von 30,9 Prozent, Opel stand mit einer Zunahme von 19,8 Prozent ebenfalls im Vorderfeld der Monats-Gewinner.

Rang eins der Bestsellerliste konnte erneut der VW Golf behaupten. Mit 10 472 Verkäufen buchte das Wolfsburger Modell ein höheres Zulassungsergebnis als das beste Importfabrikat Renault mit seinem gesamten Programm (9 704 verkaufte Autos). Hinter dem VW Golf drängten sich mit Ascona (7 491), Kadett (6 401) und Rekord (5 669) drei Opel-Modelle sowie mit Passat (5 077) und Polo (4 918) zwei weitere VW-Modelle auf den weiteren Plätzen der Bestsellerliste. Erst dann folgte mit dem Ford Taunus (4 443) ein Modell eines anderen Herstellers. Deutlich schlechter als im Vergleichsmonat des Vorjahrs schnitt der Ford Escort ab, dessen Zulassungen um die Hälfte zurückgingen. *kw*

HERSTELLER	August 1976	August 1975	Veränd. in %*
Alfa Romeo	**1 972**	**2 471**	**– 20,2**
Audi NSU	**4 756**	**6 708**	**– 29,1**
Audi 50	2 426	3 283	– 26,1
Audi 80	1 537	1 511	+ 1,7
Audi 100	711	1 838	–
NSU Ro 80	57	69	– 17,4
Sonstige	25	7	–
Autobianchi	**252**	**427**	**– 41,0**
BMW	**3 881**	**5 176**	**– 25,0**
1502	648	1 528	– 57,6
316/318/320	1 952	1 082	+ 80,4
518/520	327	1 130	– 71,1
525	200	448	– 55,4
528	204	254	– 19,7
3.0	206	282	– 27,0
3.3 Li	9	11	– 18,2
630 CS/633 CSi	220	–	–
Sonstige	115	441	–
Chrysler/Simca	**3 499**	**3 646**	**– 4,0**
Simca 1000	499	3 224	–
Simca 1100	985		–
Simca 1307/1308	1 764		–
Chrysler 160/180/2 L	114	270	– 57,8
Matra	96	103	– 6,8
Sonstige	41	49	–
Citroen	**2 981**	**4 204**	**– 29,1**
2 CV	1 318	1 517	– 13,1
Dyane	93	126	– 26,2
Ami	3	17	– 82,4
GS/GSX	897	1 552	– 42,2
CX	617	801	– 23,0
Sonstige	53	191	–
Datsun	**1 015**	**1 409**	**– 28,0**
Fiat	**6 957**	**9 203**	**– 24,4**
Fiat/Italien	6 245	7 888	– 20,8
SEAT/Spanien	284	1 129	– 74,8
Zastava/Jugosl.	54	105	– 48,6
Polski Fiat	374	81	+ 361,7
Fiat 126	682	1 000	– 31,8
127	814	3 348	– 75,7
128	2 218	1 295	+ 71,3
131 mirafiori	1 737	1 954	– 11,1
132	728	795	– 8,4
133	203	455	– 55,4
Sonstige	575	356	–
Ford (USA)	**144**	**–**	**–**
Ford	**12 920**	**15 210**	**– 15,1**
Fiesta	115	–	–
Escort	3 677	7 292	– 49,6
Capri	1 021	974	+ 4,8
Taunus	4 443	4 294	+ 3,5
Granada	3 238	1 968	+ 64,5
Sonstige	426	682	–
General Motors	**209**	**–**	**–**
Honda	**259**	**198**	**+ 30,8**
Lada	**621**	**764**	**– 18,7**
Lancia	**322**	**–**	**–**
Leyland	**1 201**	**1 113**	**+ 7,9**
Mazda	**692**	**414**	**+ 67,2**
Mercedes-Benz	**15 819**	**14 901**	**+ 6,2**
200, 230, 250, 280, 280 E	7 455	5 749	+ 29,7
200 D, 220 D, 240 D, 300 D	5 836	6 798	– 14,2
280 S, SE, 350 SE, 450 SE/SEL	1 841	1 836	+ 0,3
280 SL, 350 SL, 450 SL	291	240	+ 21,3
Sonstige	396	278	–
Opel	**23 978**	**20 013**	**+ 19,8**
Kadett	6 401	7 319	– 12,5
Rekord	5 669	8 152	– 30,5
Ascona	7 491	3 053	+ 145,4
Manta	3 553	332	+ 970,2
Commodore	678	884	– 23,3
Admiral, Diplomat	170	132	+ 28,8
Sonstige	16	141	–
Peugeot	**2 316**	**3 065**	**– 24,4**
Porsche	**280**	**45**	**+ 522,2**
Renault	**9 704**	**8 320**	**+ 16,6**
R 4	3 014	3 096	– 2,7
R 5	2 422	1 895	+ 27,8
R 6	672	737	– 8,8
R 12	961	918	+ 4,7
R 15	170	163	+ 4,3
R 16	710	1 326	– 46,5
R 17	121	88	+ 37,5
R 20	1 285	–	–
R 30	248	–	–
Sonstige	101	97	–
Skoda	**145**	**204**	**– 28,9**
Toyota	**1 229**	**1 197**	**+ 2,7**
1000	222	196	+ 13,3
Corolla	409	273	+ 49,8
Carina/Celica	243	335	– 27,5
Sonstige	355	393	–
Vauxhall	**103**	**–**	**–**
Volkswagenwerk	**24 259**	**18 537**	**+ 30,9**
Käfer	1 054	1 775	– 40,6
Polo	4 918	3 639	+ 35,2
Golf	10 472	5 918	+ 77,0
Passat	5 077	4 741	+ 7,1
Scirocco	1 464	901	+ 62,5
Sonstige	1 274	1 563	–
Volvo[1])	**2 109**	**1 818**	**+ 16,0**
66 DL/GL	424	971	– 56,3
242	112	129	– 13,2
244	550	458	+ 20,1
245	136	57	+ 138,6
264/265	199	178	+ 11,8
343	570	–	–
Sonstige	230	25	–
Sonst. Deutsche	**–**	**16**	**–**
Sonst. Ausländer	**205**	**545**	**–**
Gesamt:	**121 828**	**119 604**	**+ 1,9**

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt, [1]) einschließlich DAF.

Metzeler Alpin Steel. Der Winter-Jumbo: Daß Sie einen Winterreifen fahren, merken Sie nur noch bei Schnee und Eis.

Das Härteste am Winter waren bisher die Winterreifen. Denn für die 13 Tage Schnee und Eis waren sie eigentlich zu teuer. Und für die restlichen 167 Tage Matsch, Regen, Nebel und Sonne waren sie einfach zu ruppig.

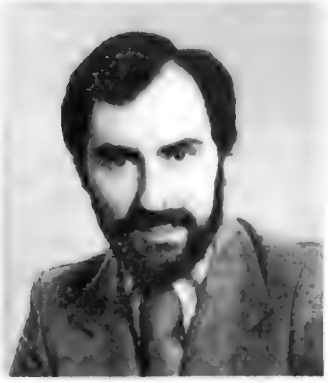
Streng genommen müßten Sie im Winter ständig die Reifen wechseln. Das erste Mal, wenn alle wechseln. Beim ersten Schnee. Das zweite Mal am nächsten Tag. Wenn es wieder taut. Dieses Rauf-und-Runter würde das liebe lange Winterhalbjahr so weitergehen.

Oder aber, Sie kaufen sich einen Reifen, der besser zu unserem Winter paßt. Mit einer Mischung, die ihn einerseits rutschfester macht – besonders bei den gefährlichen Temperaturen um den Gefrierpunkt. Die ihn aber andererseits laufruhiger macht als manchen Sommerreifen.

Mit einem zusätzlichen Nylongürtel, der Ihnen auch für lange Autobahnfahrten die nötigen Sicherheitsreserven gibt. Mit markanten Längsrillen, die den stärksten Dezemberregen zerpflügen. Mit vielen, vielen Querrillen, die zupacken, wenn es im April dann doch noch richtig schneit.

Und mit einer Abriebfestigkeit, die Sie bisher nur bei Sommerreifen kannten. Aber der Metzeler Alpin Steel ist kein Sommerreifen. Und auch kein normaler Winterreifen. Er ist der richtige Reifen für das ganze Winterhalbjahr.

Metzeler Jumbo. Die dicke Haut, die man auf unseren Straßen braucht.



Thomas Hauser, 25, Versicherungskaufmann:
„Zuerst konnte ich es gar nicht glauben, bis ich ihn selbst ausprobiert habe, den WEYER REGENABWEISER. Ich kann Ihnen sagen: die Wirkungsweise ist verblüffend – der Regen perlt nur so ab! Restlos überzeugt hat mich dann die wochenlange Wirkung auf Seiten-, Heckfenster und Außenspiegel.
Selbst bei stärkstem Regen oder Schnee habe ich jetzt immer klare Sicht.
Weil ich viel fahre, erneuere ich den WEYER REGENABWEISER auf der Windschutzscheibe fast jede Woche. Das geht schnell und einfach.
Also, wenn Sie mich fragen, für Autofahrer, die auf Landstraßen und Autobahnen fahren, gibt's nur eins: den WEYER REGENABWEISER. Denn Sie wissen ja selbst, wie wichtig gute Sicht ist."

weyer

4 Düsseldorf 32, Abt. 14
Erhältlich im Fachhandel, in Kaufhäusern und bei Ihrer Tankstelle.

An die Redaktion

Plädoyer für den Ring

Editorial Heft 19.

Einstimmig zählen die Spitzenfahrer von Juan Manuel Fangio bis Jackie Stewart den Nürburgring zu den schwierigsten Rennstrecken der Welt, einstimmig erklären sie ihn aber auch zur schönsten Strecke, zu der Strecke, auf der ein Sieg ungleich mehr Befriedigung bereitet als auf einer der „modernen" Hochgeschwindigkeitspisten, die im Laufe einer Saison abgehakt werden.
Ich glaube, daß das ganze Für und Wider eine psychologische Milchmädchenrechnung ist: Wenn Nürburgring-Sieger erklären, nach einem Sieg am Ring weit mehr Befriedigung zu empfinden als nach einem „gewöhnlichen" Sieg, so ist der Effekt umgekehrt beim Verlierer am Ring derselbe. Die Herren, die dort nicht gewinnen, die durch Angst blockiert sind und sich in der Eifel verunsichert fühlen, empfinden den Drang, Schlimmes über diesen Kurs in die Welt hinauszuposaunen, um ein Mehrfaches stärker als bei anderen Strecken, wo einfach gewonnen oder verloren wird. Wenn ein Sieg doppelt zählt, so zählt auch eine Niederlage doppelt.
Darf ich abschließend den großen Nürburgring-Kenner und -Könner Jacky Ickx zitieren, der den Ring als eine Rennstrecke bezeichnet, die eines Mannes bedarf und nicht eines Ministranten. Für ihn ist der Nürburgring die Strecke, auf der man echten Sport treibt und nicht nur einem Job nachgeht, um zu kassieren.
Im übrigen: Wer am Nürburgring die Champs Elysées sucht, der hat sich verfahren.

Thora Hornung, Beilstein

Flammendes Inferno: Lauda-Unfall

Als Niki Lauda auf dem Nürburgring verunglückte, war ein Rettungs-Porsche mit einer Feuerlöschanlage an Bord schon nach 40 Sekunden am Unfallort. Da der Unfall im Hauptfeld geschah (Niki Lauda lag ungefähr an zehnter Stelle), mußten die nachfolgenden Rennwagen und später auch das Spitzenfeld ihre Wagen vor dem Unfallort auf der Strecke parken, da es kein Durchkommen mehr gab. Leider bestehen auf dem Nürburgring keine weiten Auslaufzonen wie auf anderen Rennstrekken. Was wäre wohl passiert, wenn sich der Unfall von Niki Lauda in der Spitze des Formel 1-Feldes, das noch sehr dicht zusammen lag, ereignet hätte? Der Rettungs-Porsche wäre sicher nicht durchgekommen.

Werner Oel, Bonn

Das Plädoyer für den „Ring" geht am eigentlichen Problem bewußt vorbei. Ob Lauda einen Fehler machte oder ein technisches Versagen zum Unfall führte, ist sekundär; entscheidend sind die Folgen, die aufgrund fehlender Sturzräume dieses Ausmaß erreichten. Auf den meisten anderen Grand Prix-Strecken wäre es wahrscheinlich zu einem simplen Dreher gekommen, denn dort fehlen eben Erdwälle und andere natürliche Hindernisse.
Gewiß ist aber, daß der „Ring" nicht publikumsfreundlich ist. Als Redaktionsdirektor eines Fachblattes mit solcher Auflage hätte Herr Simoneit den Standpunkt des Rennbesuchers zu vertreten, der am Ring doch eindeutig auf Formel 1-Schmalkost gesetzt ist: Lange Anfahrtswege, Verkehrschaos schon vor dem Rennen, hohe Eintrittspreise und dann 14mal das Feld oder was davon übrig ist.

Gunther Nickl, Lamberg-Raaba, Österreich

Ich darf betonen, daß ich die Fahrkünste des Herrn Lauda respektiere, aber auch die haben eine Grenze, und wenn Herr Lauda diese überschreiten muß, um zu gewinnen, so verdient er den Titel des Weltmeisters einfach nicht. Denn, so meine ich, ein Weltmeister müß-

te auch ohne Überschreitung seines Limits gewinnen können, weil er ja – daher der Titel – einfach besser ist.
Auch das Argument, verschiedene Strecken seien zu unsicher, zieht für meine Begriffe nicht, denn irgendwann wird selbst die sicherste Strecke unsicher sein, spätestens, wenn die Formel 1-Wagen 400 statt 270 km/h erreichen.

Stephen Braun von Stumm, Karlsruhe

Trotz nicht geringer Bedenken bin ich dafür, daß weiterhin Grand Prix-Rennen auf dem „Ring" stattfinden. Er ist nicht unsicher, er stellt nur höhere Anforderungen an Fahrzeug und Fahrer als die übrigen Strecken. Bei der Forderung weiterer Sicherheitsvorkehrungen dürfte auf Seiten der Fahrer auch Bequemlichkeit, um nicht zu sagen Faulheit im Spiel sein. Mit einer so langen und kurvenreichen Strecke wie dem Nürburg-

Alles was Sie über Caravaning wissen wollen,

erfahren Sie in der farbigen, 84-seitigenTabbert Katalogzeitschrift CARAVAN EXPRESS.

Gratis für Sie!

Aus dem Inhalt:

Fritz B. Busch sagt Ihnen alles über aktive Sicherheit.
Psychotest: Welcher Caravan paßt zu Ihnen?
Der Meisterkoch in der Meisterküche: Ratschläge und Rezepte.
Glückliche Campingkinder: Große Bildserie mit Spieletips.
Gibt es den idealen Zugwagen? Die CARAVAN EXPRESS Kolumne von Fritz B. Busch.
Caravan-Fahrschule: ... und wie fährt sich ein Caravan-Gespann?
Keine Angst vor Campingplätzen, sie sind besser als ihr Ruf.
Außerdem: Interviews, Reiseberichte, Reportagen, Unterhaltung und Beratung und das vollständige Tabbert-Caravan-Programm '77.

TABBERT CARAVAN
Europas großer Wohnwagenhersteller

Gutschein

JA, senden Sie mir kostenlos und unverbindlich die neue Tabbert Katalogzeitschrift CARAVAN EXPRESS

Vor- und Familienname _____

Postleitzahl und Ort _____

Straße und Hausnummer _____

Gutschein auf Postkarte kleben oder im Briefumschlag schicken an Tabbert Wohnwagenwerke GmbH, Postfach 2280, 8730 Bad Kissingen AMS

Jeder Test ein Fest.

Der völlig neue Receiver-Typ TR 2075 von Tandberg setzt neue Maßstäbe. Und stellt damit eigentlich alles infrage.
(Nachzulesen im Test der HiFi Stereophonie, Heft 12/75)

Wenn das Wort „neu" noch Bedeutung hat, dann für den TR 2075
Das beweisen schon diese wenigen Testauszüge

... das „Flaggschiff" aus dem Hause Tandberg ist ein kompromißlos nach europäischen Gesichtspunkten auf maximale Leistung hin entwickeltes Gerät ...

... die Eigenschaften des UKW-Tuner sind in jeder Beziehung erstklassig ...

... Beim Studium der Meßergebnisse fällt es in der Tat schwer, einen Minuspunkt zu finden ... das Klangbild ist tadellos, die Impulsfestigkeit beispielhaft ...

... Die Leistungsreserven der Endstufen sind enorm ...

... Sämtliche Baugruppen sind ähnlich den „Modul-Fernsehgeräten" auf einzelnen, leicht auswechselbaren Platinen untergebracht ...

... Tandberg gibt eine Vollgarantie von 5 Jahren (!), die sich auf defekte Teile einschl. Arbeitszeit erstreckt ...

... Die gemessenen Daten setzen in ihrer Gesamtheit neue Maßstäbe in der Gruppe der Spitzenklasse-Receiver. Man könnte den TR 2075 nach heutigen Gesichtspunkten als beinahe vollkommen bezeichnen.

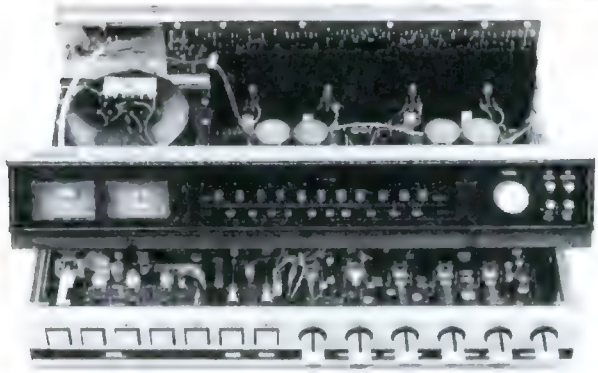
Mit diesem Test ist das neueste Mitglied der Tandberg HiFi-Family in die erfolgreichen Fußstapfen der Tandberg-Tonbandmaschinen, Cassetten-Recorder, Receiver und Boxen getreten.

Überzeugen Sie sich selbst, daß jeder Test für Tandberg ein Fest ist.

Ihr Fachhändler hält Sonderdrucke bereit. Sie können Ihre Karte auch an uns schicken

TANDBERG RADIO DEUTSCHLAND GMBH
4006 Erkrath 1, Heinrich-Hertz-Str. 24

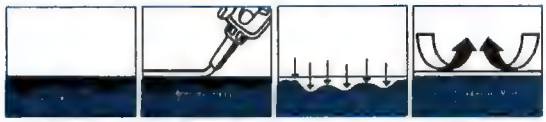
TESTSIEGER
DIE TANDBERG HIFI FAMILY



DIE TANDBERG HIFI FAMILY
RECEIVER · BOXEN · TONBANDGERÄTE · CASSETTENRECORDER

Gegen jeden Rost das richtige Mittel: Ferro-Bet,
die perfekte Rostvernichtung!

Ferro-Bet® das dreifache Entrostungs-System



Rost zerstört und verursacht kostspielige Schäden Stop!

Tragen Sie eines der drei Ferro-Bet Produkte auf

Einwirken lassen! Ferro-Bet beseitigt den Rost porentief und damit grundlich

Die Metalloberfläche ist passiviert und damit geschützt

VOGELSANG
D- 6954 Hassmersheim,
A- 1031 Wien,
CH-8603 Schwerzenbach.

Ferro-Bet, seit über 30 Jahren in Industrie und Handwerk bewährt, bietet ein umfassendes Entrostungs-System für jeden Anwendungsbereich.

Ferro-Bet Rostvernichter-Konzentrat flüssig vernichtet Rost aggressiv, schnell, porentief. Für Industrie und Handwerk. Auch der Heimwerker nutzt die sichere Wirkung. Zum Entrosten großer Flächen: durch Bestreichen oder ganzer Teile: im Tauchbad.

Ferro-Bet Rostumwandler Emulsion Rostumwandler und Grundierung. Wandelt den Rost um und grundiert sogleich. Kann direkt überlackiert werden. Die schnelle, mühelose, aber wirkungsvolle Entrostung für Haushalt und Heimwerker.

NEU: Ferro-Bet Rostentferner Gelee entfernt den Rost mit Langzeit- und Tiefenwirkung. Speziell an senkrechten und überhängenden Flächen. Gut dosierbar und punktgenau anzuwenden. Kein Ablaufen, Tropfen oder Schmieren. Besonders geeignet für Heimwerker und Autofahrer, die Lackreparaturen selber machen.

Alle Ferro-Bet Produkte vernichten den Rost und schützen vor neuer Rostbildung.

Ferro-Bet Produkte sind in guten Fachgeschäften und Fachabteilungen für Farben und Autozubehör erhältlich.

Erst ferrobetieren, dann lackieren!

Leserbriefe

ring ausreichend vertraut zu werden ist natürlich sehr viel mühsamer als etwa mit dem Hockenheimring. Der hat keine Steigung und — die Schikanen nicht gerechnet — ganze fünf Kurven.
Ob Lauda wegen eines Fahrfehlers oder Materialschadens verunglückte, ist unbekannt. An der Strecke lag es offenbar nicht. Es gab keine Knochenbrüche oder schwere innere Verletzungen. Dem Fahrer wäre anscheinend kaum etwas passiert, wenn das Fahrzeug nicht in Brand geraten wäre. Das jedoch kann auch auf der sichersten Piste der Welt geschehen.
Leute wie Brambilla, die es ihrem mühsam erworbenen schlechten Ruf allmählich geradezu schuldig sind, bei jeder Veranstaltung mindestens einen Konkurrenten zu eliminieren, bedeuten ein erhebliches Sicherheitsrisiko, das von den Fahrern merkwürdigerweise ziemlich klaglos verdaut wird.

Gert Braeuer, Wiesenbach

Lauda

Meiner Meinung nach haben Sie völlig recht, wenn Sie sagen, Schuld kann niemals eine Rennstrecke haben. Außer Zweifel dürfte stehen, da stimme ich Herrn Dr. Flemming zu, daß bei einem Unfall nur zwei Gründe in Frage kommen: erstens technisches und zweitens menschliches Versagen.
Da ich selbst Motorsport betreibe, weiß ich, daß jedem Auto, egal ob es sich um ein einfaches Gruppe 1-Auto oder um ein in allen Details hochgezüchtetes Renngerät handelt, physikalische Grenzen gesetzt sind. Gerade diese Grenzen muß der Mensch erkennen, egal, ob es sich um Herrn Maier oder Herrn Lauda handelt. Nicht die Rennstrecke muß sich an Rennwagen und Fahrer anpassen, sondern gerade umgekehrt, sonst ist auch auf weitere Sicht die Formel 1 zum Aussterben verurteilt. Daran dürfte jedoch kaum jemand gelegen sein, oder?

Klaus Schmidt, Esslingen

In seinem Plädoyer für den „Ring" läßt Herr Simoneit seinen wohl nostalgiebedingten Emotionen unkontrolliert freien Lauf. Es kann und darf keine sicheren Rennstrecken geben: Dieses sein Fazit erinnert in fataler Weise an die bekannten Parolen der Befürworter von möglichst dicken Alleebäumen längs der Landstraßen. Leider besitzen die meisten Rennfahrer nicht den Weitblick und den Mut, die übergroßen Sicherheitsrisiken veralteter Rennbahnen so konsequent anzuprangern wie Niki Lauda.

Dr. D. Gebhardt, Nürnberg

Ihr „Bergsteiger-Vergleich" ist insofern unpassend, als Sie bekanntlich beim öffentlichen Straßenverkehr für moderne, der technischen Entwicklung der Kraftfahrzeuge auch in Hinsicht auf Geschwindigkeit angepaßte Straßen eintreten.
Man baut heute bekanntlich breitere Straßen, entfernt Alleen und bringt Leitplanken an, um die Folgen bei Unfällen möglichst gering zu halten. Für Rennstrecken in Deutschland ist diese Entwicklung, die die Auswirkungen bei Unfällen in Grenzen halten sollte, offensichtlich nicht gewünscht!
Ein deutscher Automobil-Weltmeister hätte sich wohl

gewiß eine Kritik an einer veralteten „unsicheren" Rennstrecke erlauben dürfen, ohne dafür Ihren Tip „langsamer zu fahren" zu erhalten.

Alfred Hertl,
Steyr, Österreich

Keine Nummer für zwei

Warum sich deutsche Behörden gegen Wechselkennzeichen wehren.

Heft 18, Seite 10.

Der grundsätzliche Unterschied zwischen deutschen und Schweizer Autokennzeichen besteht darin, daß die Schweizer Ihre Schilder auf die Person bzw. Firma eingetragen haben. Wer etwa 1938 zum ersten Mal ein Auto kaufte und heute ein Auto fährt, hat immer noch die gleiche Autonummer, vorausgesetzt, er wohnt noch im gleichen Kanton.
Durch dieses System war die Einführung der Wechselnummer ohne großen Verwaltungsaufwand möglich. Zu jedem Auto, auch wenn es stillgelegt ist, gehört ein „Fahrzeugausweis", dieser entspricht bei uns dem „Zulassungsschein". Kfz-Briefe gibt es nicht. Der Fahrzeughalter meldet auf seine Autonummer (die Schilder werden von den kantonalen Straßenverkehrsämtern ausgegeben) seinen Erst- und, wenn er hat, Zweitwagen an. Im „Fahrzeugausweis" befindet sich dann der Stempel „Wechselnummer".
Meldet man sein Auto ab, muß man die Schilder an das Straßenverkehrsamt zurücksenden. Zulassungsstempel und TÜV-Plaketten gibt es nicht.
Durch dieses System ist die Herausgabe des „Auto Index", Verlag Hallwag, Bern, möglich, in dem nach Kantonen geordnet alle Pkw-Halter des Landes, umgekehrt wie ein Telefonbuch, aufgeführt sind. Lieferwagen und Lkws sind nicht im Auto Index erfaßt.

Gerhard Beindorff,
Sprakensehl

▷

Leserbriefe

Fahrbericht Audi 100

Heft 16, Seite 32.

Nach drei Autos der Marke Audi sollte nun das vierte gekauft werden. Bei der Besichtigung eines der neuen Modelle war ich erstaunt über die Mini-Öffnung des Kofferraumes: 47 Zentimeter horizontal und 46 Zentimeter vertikal. Ich empfinde dies als Rückschritt, da doch die fortschrittliche Konzeption bei Audi so gelobt wird. Ein vierter Koffer, der beim alten Modell spielend unterzubringen war, wird wohl keinen Platz finden.

Klaus Baier, Essen

Audi NSU greift mit seinem neuen Flaggschiff, dem Audi 100, in erster Linie die „kleinen" Mercedes-Modelle an. Kann aber der neue Audi die Erwartungen, die in ihn gesteckt werden, auch erfüllen und ist er damit besser als die Konkurrenz aus Untertürkheim?

Um darauf eine Antwort zu finden, würde ich es, wie sicherlich auch viele andere auto motor und sport-Leser, begrüßen, wenn Sie zwei Modelle von Audi und Mercedes einem ausführlichen Zweier-Vergleichstest unterziehen würden.

Ich glaube, der neue Audi 100 braucht diesen Test nicht zu scheuen.

Klaus-Jürgen Orth, Frankfurt

Mit vier und fünf Zylindern: Audi 100

Harmonielehre

Wie Audi den Fünfzylinder-Ottomotor kultivierte.

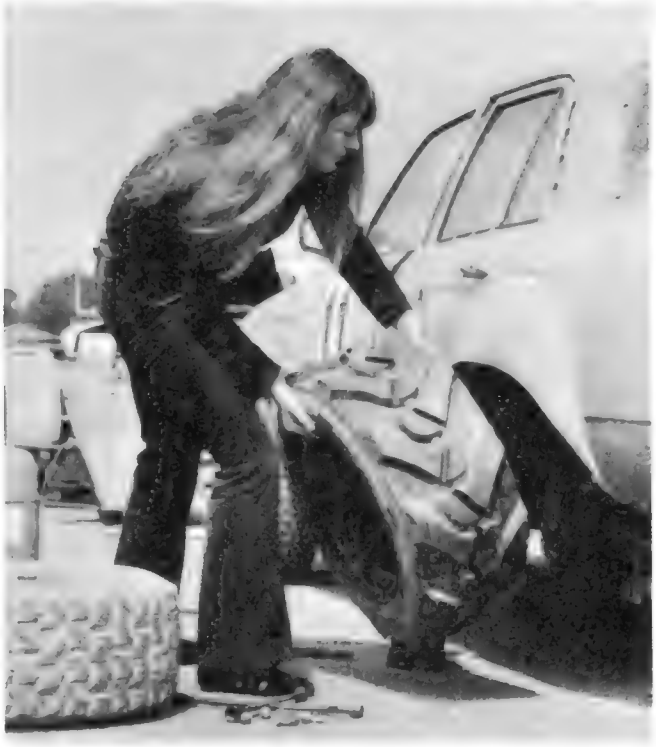
Heft 19, Seite 92.

Es ist nicht zu verstehen, wenn in diesem Artikel die Formulierung „. . . der schon von DKW ererbte Frontantrieb . . ." angewendet wird. Dem Wortsinne nach wird damit ausgedrückt, daß Audi diese Konzeption von DKW nach dessen Verschwinden übernommen habe. Nun verrate ich Kennern der Materie kein Geheimnis, wenn ich darauf verweise, daß Audi den Frontantrieb schon bei seinem Modell „UW" im Jahre 1933 anwendete und danach nur noch ein Modell mit Hinterachsantrieb, den 920, baute. In jenem Jahr konnte man doch wohl noch nicht von „Erbschaft" sprechen, wenn auch DKW seinen ersten Frontantriebswagen etwas früher einführte.

Gerade in Verbindung mit Audi und DKW hört man die seltsamsten Meinungen; Laien auf diesem Gebiet glauben häufig, Audi sei 1965 neu eingeführt worden und wissen nicht, daß diese Marke seit 1909 besteht. Erst kürzlich mußte ich an anderer Stelle sinngemäß lesen, Audi habe zuvor DKW geheißen, wie überhaupt das Erscheinen der „Vier Ringe" viele Leute offenbar zu der irrigen Auffassung gelangen läßt, es mit DKW zu tun zu haben, auch wenn es ein Horch oder Wanderer ist.

Wolfgang Schnieber, Seelze

auto motor sport Die Mannschaft



Ute Teichmann, 35, ist Mitglied der Testabteilung von auto motor und sport. Daß die ehemalige Kart-Pilotin, die Automobil-Wissen auch aus einem zurückliegenden vierjährigen Aufenthalt bei der Mercedes-Tuningfirma AMG schöpft, dabei vorwiegend mit Autos und Motoren zu tun hat, ist ihr gerade recht. Beides macht der gebürtigen Darmstädterin so sehr Spaß, daß daraus gleich ein Hobby wurde.

So ist Ute Teichmann auf allen namhaften Rallye- und Auto-Cross-Veranstaltungen zu finden, meist in unmittelbarer Nähe eines über 300 PS starken Mercedes 450 SE in Cross-Trimm, mit dem der Daimler-Versuchsingenieur Achim Kaden um Meisterschaftspunkte ringt. Denn das Motoren-Mädchen ist Kadens Assistentin, erledigt administrativen Kram vor den Rennen, die durchschnittlich alle zwei bis drei Wochen stattfinden, kümmert sich um alles und hat keinerlei Scheu, während der Veranstaltung montierend einzugreifen – sämtlichen zehn rotlackierten Fingernägeln zum Trotz. In der Regel sind es Reifenwechsel, die während einer Veranstaltung notwendig werden, aber es kann natürlich auch etwas anderes sein. Wie auch immer: Die Teichmann richtet's.

Das ungewohnte Boxenbild allerdings, mit einem schwer arbeitenden Mädchen und einem untätigen Mann, dem Fahrer, ist nichts für die Publikumsseele. Kaden freilich schlichtet das bildliche Dilemma mit dem Hinweis, daß er gewiß einen männlichen Helfer hätte, wenn er wüßte, daß der wirklich besser wäre. Bei einem Querfeldein-Rennen war der Helfer ein Mann. Worauf der Meister prompt ein Rad verlor.

Konkurrenz für die Mercedes S-Klasse: BMW 828 bis 833 i

Heft 19, Seite 12.

Die neuen großen BMW-Prototypen lassen trotz der Verzeichnung durch ein Tele-

Im nächsten Jahr serienreif: große BMW-Limousine

objektiv erkennen, daß – wie bereits bei der Dreier-Reihe und den CS-Modellen – auf dem Gebiet des Karosserie-Entwurfs einfallslose, biederste Hausmannskost zu erwarten ist.
Leider scheint man im BMW-Management auf dem Gebiet der Ästhetik unterbelichtet zu sein, denn offensichtlich fehlt den dortigen Technikern eine gestandene Designer-Persönlichkeit als Gegenspieler. Das ist schade, denn hochkarätige Technik sollte meines Erachtens durch ein ebenbürtiges kraftvolles Design zum Ausdruck kommen.

Hans-Jürgen Grundmann, Mainz

Schmalspur

Wie Bonn das Autobahn-Plansoll bis 1985 erfüllen will.

Heft 19, Seite 18.

Als Außendienst-Ingenieur bin ich fast täglich auf Autobahnen unterwegs und kann daher die Verkehrssituationen auf engen Strecken älterer Autobahn-Teilstücke aus Erfahrung beurteilen. Es entspricht wohl den Tatsachen, daß der Verkehr auf schmalen Fahrbahnen mit wesentlich größeren Risiken belastet ist, speziell wenn man noch widrige Witterungsverhältnisse berücksichtigt.
Anstatt nun aufgrund dieser Erfahrungen die Fahrbahnen zu verbreitern und damit die Unfallgefahren zu reduzieren, kommt aus dem Verkehrsministerium ein Vorschlag, der jeglicher Vernunft im Hinblick auf das jährlich wachsende Verkehrsvolumen zuwiderläuft. Es ist, glaube ich, unverantwortlich, diesen Vorschlag mit fehlenden Finanzmitteln zu begründen, die anderweitig vergeudet werden.
Dies ist ein Paradebeispiel theoretischer Planung, die mit Sicherheit nicht den tatsächlichen Bedürfnissen entspricht. Auch ein SPD-Verkehrsminister sollte darauf bedacht sein, seinen Wählern mehr Qualität statt Quantität zu bieten. Lieber weniger Kilometer Autobahn-Neubau, aber dafür sicherer und moderner konzipiert. Nehmen Sie sich Neubauten unserer europäischen Nachbarn als Vorbild.

Klaus Hübner-Werner, Dortmund

Leben und leben lassen

Neuer Sicherheitsaspekt beim Audi 100: Schutz für Unfallpartner.

Heft 18, Seite 20 und Briefe.

Dieser Artikel ist reine Augenwischerei und gaukelt dem armen Autofahrer (Audi 50) Sicherheit vor, die gar nicht da ist. Auch beim Auto gilt der Spruch: Wenn du arm bist, mußt du früher sterben.
Lassen Sie mal beide Autos

Die Garantie

Der Praxistest, letzter Baustein einer langjährigen Reihe wissenschaftlicher neutraler Tests, hat mit endgültiger Sicherheit bestätigt: Bei Verwendung unserer Produkte LM oiladditiv oder LM super motoroil mos$_2$ wurde im Mittel in Ottomotoren* über

50% weniger Verschleiß

erreicht. Hieraus folgt eine

Wesentlich längere Lebensdauer

für Motoren. Die Verschleißminderung erhöht die Lebenserwartung des Motors am stärksten, wenn die Produkte bereits in der Einlaufphase eingesetzt werden**. Das können Sie ohne weiteres tun. Die Garantie bestätigt, daß unsere LM-Produkte völlig unbedenklich in Motoren, Aggregate und handelsübliche Mineralöle gegeben werden können. Sie bringen im Gegenteil weitere Vorteile: • höhere Betriebssicherheit • weniger Reparaturen • geringeren Ölverbrauch • Notlaufeigenschaften.
Jetzt ist das Prädikat „LM-gepflegt" eine Wertgarantie für Ihr Auto.

LM LIQUI MOLY
GARANTIE

Für unsere Produkte LM oiladdiv und LM super motoroil mos2 geben wir folgende Garantie
Der Praxistest, der eine langjährige Reihe neutraler wissenschaftlicher Tests abschließt, hat endgültig bestätigt: Bei vorschriftsmäßiger Anwendung unter ordnungsgemäßen Betriebs- und Wartungsbedingungen wurde im Mittel über 50% weniger Verschleiß in Ottomotoren festgestellt. Hieraus folgt eine wesentlich längere Motorenlebensdauer.
Diese Garantie – basierend auf den von uns durchgeführten Testreihen – hat für alle bekannten, handelsüblichen Motorenöle auf Mineralölbasis Gültigkeit.

Garantieleistung

Garantiebedingungen

* Unsere Tests wurden in Ottomotoren durchgeführt. Die erzielten Ergebnisse und unsere langjährige Erfahrung belegen jedoch, daß die Verwendung von LM-Produkten bei anderen Motorentypen und in Aggregaten (wie Getrieben, Lagern usw.) zu gleichartigen Ergebnissen führt.

**Es gibt Autohersteller, die von der Verwendung von Zusätzen generell abraten. Das ist verständlich angesichts der Vielzahl von Produkten mit ungesicherter oder unerwünschter Wirkungsweise. Maßgebliche Automobilhersteller jedoch haben diese Einstellung unseren Produkten gegenüber nicht. In deren Betriebsstofflisten sind LM-Produkte zugelassen.

Wenn Sie Fragen zu unseren Produkten, zur Garantie oder zu den Tests haben, schreiben Sie uns: LIQUI MOLY GMBH, Jerg-Wieland-Straße 4, D-7900 Ulm-Lehr

länger

Wir halten Autos fit. Garantiert.

Leserbriefe

mit der gleichen Geschwindigkeit frontal aufeinanderprallen, dann dürfte im Audi 50 wohl niemand mehr überleben. Schon bei dem ungleichen Versuch war der HIC-Wert im Audi 50 dreimal so hoch wie im Audi 100.
Im Verkehr kann man doch den großen Autos nicht befehlen: Ihr dürft nur immer halb so schnell fahren wie die entgegenkommenden Kleinwagen, damit die auch eine Überlebenschance haben. Oder vielleicht wäre das eine neue Variante für die Diskussionen um Geschwindigkeitsbegrenzungen?

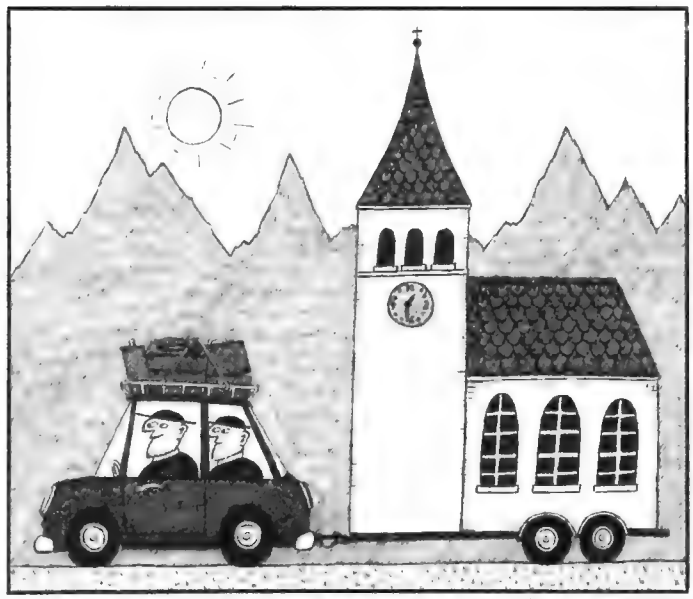
Harald Oelerich, Reinach

Neuerungen bei VW

Modelle und Preise
Heft 16, Seite 14

Nicht einmal beim Luxus-GLS-Modell Polo-Audi 50 für über 10 000 DM gibt es eine elektrische Scheibenwaschpumpe. Statt dessen muß mit dem linken Fuß ein Pumpenbalg getreten werden. Oft muß man zugleich bremsen und kuppeln. Dann fehlt ein drittes Bein, um aufgespritzten Dreck von der Frontscheibe wegzuspülen. Die Hupe ertönt auf Zug eines Lenkstockhebels, während sie ergometrisch richtig über eine Druckplatte im Lenkrad betätigt werden sollte. Übrigens, als der mit Recht vielgelobte Audi 50 auf den Markt kam, hatte er die Hupenbetätigung an der richtigen Stelle, nämlich im Lenkrad und eine elektrische Scheibenwaschpumpe! In der Modellreihe 77 ist der Fortschritt dem Sparstift zum Opfer gefallen.

Lutz Goebel, Augsburg



Zeichnung: Kupke

Man muß den Verkaufsstrategen des Volkswagenwerks schon eine Menge Intelligenz und Raffinesse bescheinigen. Nach der letzten offiziellen Preiserhöhung nun eine inoffizielle. Indirekt. Unscheinbar. Für manchen wahrscheinlich gar nicht sichtbar.
Es geht um die Innenausstattung. Daß es nun eine GL-Ausstattung gibt, ist für manchen bestimmt erfreulich, kann er sich doch nun seinen Golf wie einen Mercedes ausstatten. Weniger schön, daß sie auf Kosten der L-Version entstand. Diese nämlich wurde mehrerer nützlicher Details beraubt: Mittelkonsole mit Zeituhr, verschließbarer Deckel für das Handschuhfach, Tageskilometerzähler und regelbare Instrumentenbeleuchtung sind jetzt nur noch, verbunden mit Schnick-Schnack wie bronzefarben getönten Scheiben, in der GL-Version zu haben.
Die Gepäckraumabdeckung, die man ja nun wirklich nicht missen möchte, um den Kofferraum vor unerwünschten Einblicken zu schützen, ist ebenso wie die praktische Heckklappengasfeder ganz unauffällig ins M-Paket gewandert.
So erhöht sich – möchte man einen Golf, ordentlich wie der bisherige Golf L, erwerben – der Kaufpreis nochmals um einige hundert Mark. Nebenbei beinhaltet das M-Paket Ausstattungsdetails, die unerläßlich sind und zum Serienumfang gehören sollten; so z. B. Rückfahrleuchten, abblendbarer Innenspiegel und abschließbarer Tankdeckel. Es lebe die Aufpreis-Politik!

Klaus-Martin Eckhardt, Dortmund

Vor etwa fünf Monaten bestellte ich einen Golf L. Als unverbindliche Lieferfrist gab der Händler April/Mai 1976 an. Jetzt, im August, zeigte man mir endlich die baldige Ankunft des Fahrzeugs an.
Nun stellte sich aber plötzlich heraus, daß ich ein 77er Modell bekommen soll, das nach den neuesten Maßnahmen des VW-Werks abgewertet wurde. So fehlen zum Beispiel der Handschuhkastendeckel, Instrumentenkonsole, Zeituhr, Kühlwasseranzeiger und noch einige Dinge mehr. Wen interessiert bei diesen Mängeln ein dreistufiges

auto motor und sport

Herausgeber: Paul Pietsch, Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor: Ferdinand Simoneit

Chefredaktion: Fritz Reuter, Klaus Westrup, Dipl.-Ing. Gert Hack

Grafische Gestaltung: Robert Rettenmayr

Produktion: Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel (Chef vom Dienst)

Redaktion: Clauspeter Becker (Sonderaufgaben)

Uwe Brodbeck (Ltg. Magazin)

Ing. Helmut Eicker (Technik, Leiter der Testabteilung)

Horst Hamel (Dokumentation)

Norbert Haug (Sport)

Harald Kaiser (Sport)

Götz Leyrer (Ltg. Ratgeber)

Michael Mehlin (Testwagen)

Wiltrud Miethke (Unterhaltung)

Hans-Robert Richarz (Wirtschaft)

Hannes Scholten (Ltg. Unterhaltung)

Werner Schruf (Test und Technik)

Ute Teichmann (Testabteilung)

Klaus Wießmann (Test und Technik)

Grafik: Martin Ebergenyi, Brigitta Glöde, Andreas Olbrich, Franz Olinowetz (Ltg.)

Fotografen: Hans Peter Seufert, Heinz Binder, Julius Weitmann

Zeichner: Walter Gotschke, Rolf Kutschera

Ständige Mitarbeiter: Fritz B. Busch, Paul Frère, Karl Königshofer, Dipl.-Ing. Dieter Korp, Hartmut Lehbrink, Jürgen Lewandowski, Rolf Lohberg, Heinz Prüller, Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten: Marc Madow, Los Angeles; Wallace Wyss, Verdugo City; Gordon Wilkins, London; Alan Brinton, Sevenoaks; Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Evian-les-Bains; Giovanni Conte Lurani, Mailand; Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart, Leuschnerstraße 1, Tel.: 07 11/21 42–1, FS: 07/22 036

Redaktion: auto motor und sport, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw.: Helmut Flügg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 15,80 (einschl. 5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

Postscheckkonto: Stuttgart 161 37. Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 29 – Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibus-katalog", „mot Die Auto-Zeitschrift", „auto-Katalog", „sport auto".

Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

Beilagenhinweis: Jeweils einer Teilauflage der vorliegenden Ausgabe liegen Prospekte folgender Firmen bei: Deutsche Veedol, Hamburg (Prospekt kann auch als Poster bei der Deutschen Veedol bezogen werden); Enzyklopädische Literatur, München; Institut Onken, CH-8280 Kreuzlingen (Schweiz).

Gebläse, das VW als Verbesserung anpreist?
Zu allem Überfluß soll mich nun diese neue Ausführung des Golf L trotz geschmälerter Ausstattung rund 200 Mark mehr kosten. Ein Fahrzeug mit der Ausstattung, wie ich es bestellt habe, gibt es jetzt nur noch als die Modellvariante GL, die mich nun 11 420 Mark kosten würde, genau 620 Mark mehr als bei Vertragsabschluß.
Da ich dringend ein Auto brauche und nicht gewillt bin, nochmals über 600 Mark zuzulegen, muß ich mich mit der abgewerteten Version des Golf L abfinden.
Ich finde, daß das VW-Werk seine Kunden mit dieser versteckten Preiserhöhung kräftig übers Ohr haut. Die günstige Auftragslage, die zur Zeit herrscht, ist meiner Meinung nach noch lange kein Grund, die Preise schamlos anzuheben. Schließlich ist ein Automobilwerk nicht zuletzt von seinen Kunden abhängig. Ich jedenfalls kann mit Bestimmtheit sagen, daß dies mein letzter Wagen dieser Firma sein wird.

Heinz Segl,
Simbach am Inn

Die gute Gelegenheit

Spartip des Monats: Reifen zum Sonderpreis.
Heft 17, Seite 74

Mit Interesse haben wir Ihren „Spartip des Monats" gelesen und dabei festgestellt, daß es nicht des Re-Imports bedarf, um 1a Stahlgürtelreifen preisgünstig zu verkaufen.
In unserem Hause kosten die von der Firma Ihle angebotenen schlauchlosen Phoenix Stahlflex 2010 S inclusive Mehrwertsteuer in den Dimensionen 155 SR 12 DM 67,16; 155 SR 13 DM 72,15; 165 SR 13 DM 79,92; 175 SR 14 DM 96,57 und 155 SR 15 DM 77,70.
Zum gleichen Preis verkaufen wir übrigens auch Veith-Pirelli P 3-Reifen.

Firma Reifen-Kerstgens KG,
Siegburg

Rolleiflex SLX

Rolleiflex SLX.
Elektronische Spiegelreflex-Kamera 6 x 6.
Belichtungsautomatik mit Fremdlichtkompensation. Linearmotorentechnik für Blende und Verschluß.
Motorantrieb.

Rolleiflex SLX –
eine Profi-Kamera in Elektronik.
Rollels Antwort auf die Probleme der Fotografie von heute – dieses Jahr leider schon ausverkauft.
Technische Spitzenleistungen sind noch keine Massenartikel.

Wenn Sie sichergehen wollen, daß Ihnen im nächsten Jahr eine Rolleiflex SLX zur Verfügung steht, fragen Sie nach der Rolleiflex SLX-Subskription. Bei Ihrem Fotofachhändler oder bei den Rollei-Werken.
Postfach 3365, 33 Braunschweig

Rollei
Fortschritt der Fotografie.

Test | Audi 100

Gute Stube

Neues Mittelklasse-Auto mit verbesserter Technik und neuer Karosserie.

Von Götz Leyrer

Keines der zahlreichen Autos, die in diesem Jahr neu auf den Markt kamen, ist mit so vielen Vorschußlorbeeren bedacht worden wie der neue Audi 100.

Von ihm wird viel erwartet, und dies ist auch wahrhaftig kein Wunder – zählte doch schon der alte Audi 100, der seit 1968 gebaut wurde, bis heute mit zu den empfehlenswertesten Angeboten in der Mittelklasse.

Dazu kommt, daß die Audi-Techniker in den vergangenen Jahren mehrfach ihre Qualitäten überzeugend unter Beweis gestellt hatten. Mit Audi 80 und Audi 50 waren in Ingolstadt durchweg erfreuliche Autos entstanden, die keinen Vergleich mit der Konkurrenz zu scheuen brauchten. Damit dies auch vom Audi 100 gesagt werden kann, wurde bei der Entwicklung viel Aufwand getrieben: Er erhielt nicht nur eine völlig neu konstruierte Karosserie, sondern ebenfalls ein überarbeitetes Fahrwerk – außerdem kommen zwei neue Motoren zum Einsatz.

Ein Triebwerk wurde indessen beibehalten, nämlich die

Kennzeichen der L-Version: Halogenhauptscheinwerfer . . .

. . . und Gummileisten auf den Stoßstangen

Fotos: Seufert

schwächste Ausführung mit 1,6 Liter Hubraum und 85 PS (62,6 kW), die einst aus dem Motor des ehemaligen Audi 80 GT entwickelt wurde und mit Normalbenzin gefüttert werden darf. Da die Vergangenheit gezeigt hat, daß gerade die mit diesem Triebwerk ausgerüstete Audi 100-Version mit Abstand die höchsten Verkaufszahlen erreichte, wählte auto motor und sport für den ersten Test des neuen Audi die 1,6 Liter-Ausführung, prüfte daneben aber auch ausgiebig einen Audi 100 LS mit dem neuentwickelten Zweiliter-Vierzylinder.

Für den Verkaufserfolg eines Autos ist eine ansprechende Karosserieform zweifellos eine der besten Voraussetzungen, und schon deswegen fällt es leicht, dem Audi 100 eine erfreuliche Zukunft vorauszusagen. Denn mit seiner leicht vorspringenden Bugpartie, den großen Glasflächen und dem relativ kurzen Heck geriet der Neue zu einer gefälligen Erscheinung. Obwohl er nur wenig größer ist als sein Vorgänger, macht er einen wesentlich stattli-

Karosserie: viel Platz

cheren Eindruck, der auch diejenigen Autokäufer zu befriedigen vermag, denen der Repräsentationswert einer Karosserie nicht gleichgültig ist.

Tatsächlich kann der Audi das Bedürfnis, einen „schweren" Wagen zu fahren, von der Optik her recht gut erfüllen — auch wenn er in Wirklichkeit ein relativ leichtes Auto ist. Mit einem Gewicht von 1065 kg kann er im Kreis seiner direkten Konkurrenten als ausgesprochenes Leichtgewicht gelten (Mercedes 200: 1390 kg, BMW 518: 1240 kg) — ohne daß die ausgeklügelte Leichtbauweise mit Nachteilen auf anderen Gebieten erkauft werden mußte. Mit seiner durchdachten Karosseriestruktur braucht er sich — was die passive Unfallsicherheit angeht — nicht zu verstecken, und auch sonst entsteht nicht der Eindruck, daß der Leichtbau auf Kosten der Robustheit geht. Der Testwagen wirkte zwar durchaus solide, war aber im Detail (z. B. Innenausstattung) nur befriedigend verarbeitet.

Auch wenn man den Innenraum betritt, kann man sich zunächst freuen. Die Übersichtlichkeit läßt keine Wünsche offen — ebensowenig wie das Platzangebot und der bequeme Einstieg durch die weit öffnenden Türen. Speziell die Fondpassagiere haben es gut im Audi: Die Sitztiefe der bequem gepolsterten Vollschaumsitzbank ist sehr reichlich bemessen, und der gebotene Knieraum genügt selbst großgewachsenen Personen — auch wenn die Vordersitze ganz zurückgeschoben werden. Wie reichlich die Platzverhältnisse hinten sind, verdeutlicht ein Vergleich mit dem kleinen Mercedes: Bei diesen beträgt der von auto motor und sport ermittelte Normknieraum 150 mm, während der Audi mit 170 mm aufwartet.

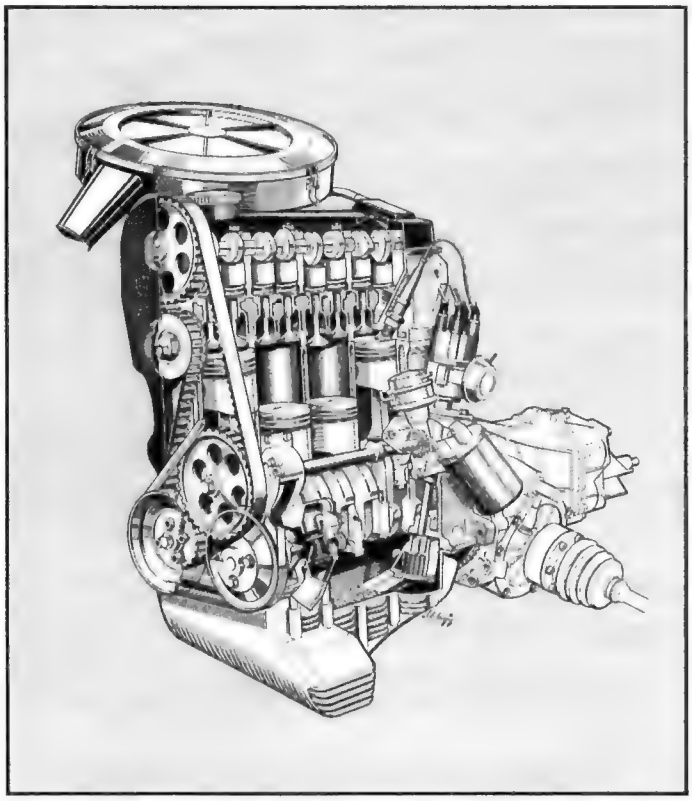
Ein stattliches Fassungsvermögen weist auch der Kofferraum auf: Nach auto motor und sport-Norm passen 452 Liter hinein — das ist mehr als ausreichend für das Gepäck einer vierköpfigen Familie.

Bequemlichkeit und Platz ist nicht nur im Fond reichlich geboten. Fahrer und Beifahrer sitzen auf bequemen Sesseln mit guter Seitenführung und können zudem Kleinkram in den reichlich vorhandenen Ablagen verstauen. Daß dennoch nicht nur eitel Freude aufkommen will, liegt an der Gestaltung der Innenausstattung, die von den Audi-Stylisten nicht selber übernommen, sondern dem Münchner Innenarchitekten Prof. Paul Nestler übertragen wurde.

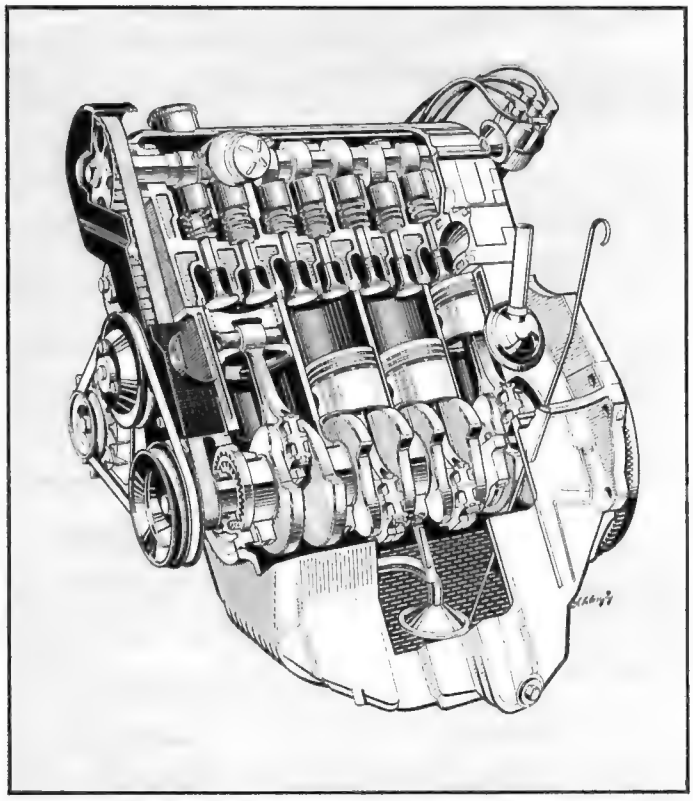
Nestler, Freund warmer Farben, sorgte nicht nur dafür, daß für den neuen Audi

Auf einen Blick

Zwei- und viertürig lieferbare Mittelklasse-Limousine mit guter Übersichtlichkeit und ausgesprochen reichlichem Platzangebot. Sehr großer Kofferraum. Beim Normalmodell ausreichende, bei der L-Ausführung befriedigende Serienausstattung, gute Verarbeitung. Bequeme Vollschaumsitze mit großem Verstellbereich, gute Heizung und Lüftung, nicht in allen Punkten befriedigende Bedienbarkeit. Überdurchschnittlich guter Federungskomfort, sehr sicheres, leicht untersteuerndes Fahrverhalten. Mit 1,6 Liter-Motor befriedigende, mit Zweiliter-Triebwerk gute Fahrleistungen. Höchstgeschwindigkeit 162,9 (179,1) km/h. Verbrauch 11,6 N (13,5 S) L/100 km.



Beim 85 PS starken 1,6 Liter-Motor befinden sich Ein- und Auslaß auf derselben Seite des Zylinderkopfs.



Merkmale des neuentwickelten Zweiliters: Querstromkopf und auf der Kurbelwelle sitzende Ölpumpe.

Ausdauernd, rassig, robust. Wie ein Opel Manta.

Wenn ein sportliches Coupé rassige, souveräne Eleganz mit robuster Zuverlässigkeit seiner Motoren verbindet, wenn es soviel Platz wie eine Limousine bietet und einen familienfreundlichen Kofferraum hat, wenn statt spartanischer Einfachheit großzügiger Komfort herrscht, wenn also viel Fahrfreude und absolute Alltagstauglichkeit zusammentreffen, dann ist sein Name: Opel Manta.

keine kräftige rote Lackierung lieferbar ist („Rot schafft vermeidbare Aggressionsreize"), sondern entschied sich zudem bei der Farbenwahl für das Interieur für matte Brauntöne, die sich über Armaturenbrett und Lenkrad bis zu den Sicherheitsgurten verbreiten. Es wäre müßig, über die farbenpsychologischen Vorzüge dieser Braun-in-Braun-Symphonie gegenüber funktionellem Schwarz zu streiten — sicher ist jedenfalls, daß es Audi wie schon bei früheren Modellen nicht gelungen ist, unterschiedlichen Geschmacksrichtungen gleichermaßen gerecht zu werden.

Die Anordnung der wichtigsten Schalter und Hebel entspricht teilweise dem üblichen Schema (Wischerschalter am Lenkrad), weicht aber auch in einigen Details davon ab. So sind beispielsweise die Schalter für Warnblinkanlage und Licht ebenfalls als kleine Lenkstockhebel ausgebildet, was sich in der Praxis nicht unbedingt als Vorteil erweist: Relativ selten benötigte Bedienungsorgane wären am Armaturenbrett mindestens ebensogut placiert.

Etwas Aufmerksamkeit erfordert die Bedienung der mit vielen kleinen Hebelchen operierenden Belüftungsanlage, die sich dafür aber durch hohen Luftdurchsatz und kaum hörbare Geräuschentwicklung auszeichnet. Die aufwendige, luftgeregelte Heizung läßt sich dagegen mühelos betätigen und gefällt durch gute Dosierbarkeit. Nichts auszusetzen gibt es gleichfalls an der Instrumentierung. Die unter einem gemeinsamen Deckglas sitzenden Uhren sind ausreichend groß dimensioniert und lassen sich dank völliger Blendfreiheit sehr gut ablesen.

Vorbildlich ist das System der vorderen Automatikgurte, die dank der weit zurückgesetzten mittleren Dachsäule und des am Sitzunterbau befestigten Gurtschlosses unabhängig von der Stellung des Sitzes immer optimal am Körper anliegen.

Zur Serienausstattung gehören

Normalausführung:

- Stahlgürtelreifen
- Bremskraftverstärker
- Automatikgurte vorn
- Kopfstützen vorn
- Heizbare Heckscheibe
- Scheibenwischer-Intervallschaltung

Zusätzlich bei L-Ausführung:

- H4-Hauptscheinwerfer
- Von innen verstellbarer Außenspiegel
- Zigarettenanzünder
- Handschuhkastenschloß
- Stoßschutzleisten rundum

Zusätzlich bei GL-Ausführung:

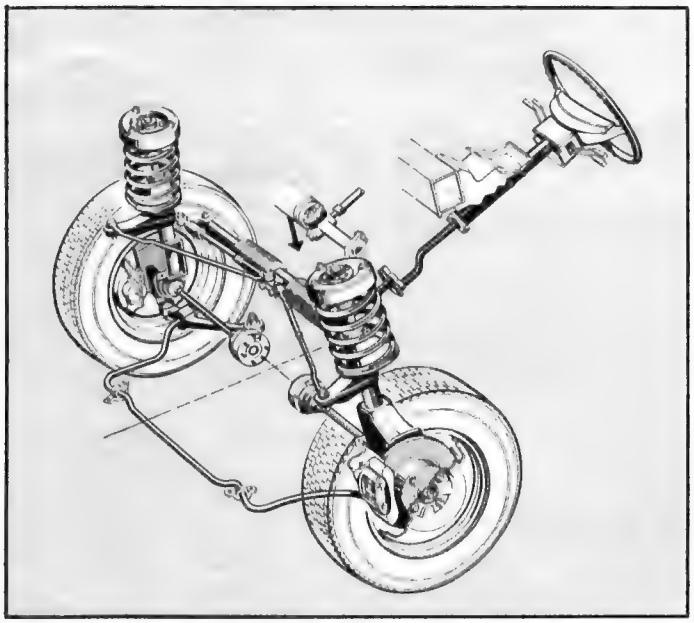
- Verbundglas-Windschutzscheibe
- Getönte Scheiben
- Scheinwerfer-Waschanlage
- Nebelscheinwerfer
- Nebelschlußleuchte
- Drehzahlmesser
- Mittelarmlehne hinten

Motor: genug Kraft

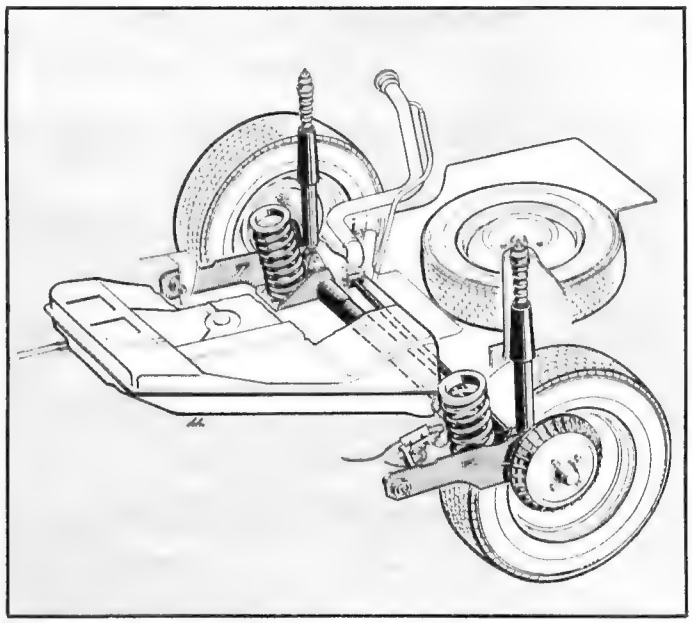
Ein Auto von der Größe des neuen Audi 100 — er ist immerhin länger und breiter als ein BMW 520 — scheint auf den ersten Blick mit einem nur 1,6 Liter großen Vierzylinder-Motor ziemlich sparsam motorisiert zu sein, doch zeigt sich schon auf den ersten Kilometern, daß von Untermotorisierung keine Rede sein kann.

Das relativ langhubige Triebwerk legt sich ganz im Gegenteil kräftig ins Zeug und wirkt durch sein spontanes Ansprechen beim Niederdrücken des Gaspedals subjektiv temperamentvoller, als es die Meßwerte vermuten lassen. Immerhin lassen aber auch sie erkennen, daß der Audi 100 mit 1,6 Liter-Motor kein langsames Auto ist: Der Testwagen beschleunigte in 13,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und war 162,9 km/h schnell.

Damit kann man zufrieden sein — zumal der Motor noch mit weiteren erfreu-



Die Federbeinvorderachse wartet mit negativem Lenkrollradius auf. Ein Lenkungsdämpfer ist serienmäßig.



Die starre Hinterachse wird durch Längslenker und einen querliegenden Panhardstab geführt.

Medley, Variation Nr. 5

MEDLEY CHERRY
1 Teil Medley.
Eiswürfel. 1 Teil Kirschlikör.
1/2 Teil Zitronensaft.
Zuckerrand.
1 Cocktail-Kirsche.

1825 · 1975
Since
150
Years

Medley gibt den Ton an.

Distilled by Medley Distilling Company,
Owensboro/Kentucky, USA
Imported by Carl Hertzberg, Lübeck.

lichen Eigenschaften aufwartet. Er läuft im unteren und mittleren Drehzahlbereich angenehm kultiviert und leise, scheut aber andererseits auch hohe Drehzahlen nicht, bei denen er dann freilich einen kräftigen Brummton von sich gibt. Lästig ist der sonore Ton des Vierzylinder-Motors allerdings auch in der Gegend der Höchstgeschwindigkeit nicht.

Wer beim Audi 100 also am Motor spart, ist sicher nicht schlecht beraten – abfinden muß er sich lediglich damit, daß der 1,6 Liter in der Elastizität keine Wunderdinge vollbringen kann. Für zügiges Vorankommen auf Landstraßen ist deshalb häufiges Schalten nötig, doch stellt gerade dies eine Beschäftigung dar, die man im Audi gern auf sich nimmt, denn das gut abgestufte Vierganggetriebe läßt sich mit dem kurzen Mittelschalthebel sehr exakt und mit geringem Kraftaufwand betätigen.

Speziell in der Elastizität hat der neu entwickelte Zweiliter-Vierzylinder, der in modifizierter Form sowohl im VW-Lastentransporter als auch im Porsche 924 Dienst tut und der im Audi – be-

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 79,5 x 80,0 mm, Hubraum 1588 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,2 : 1, Leistung 62,6 kW (85 PS) bei 5600/min, spezifische Leistung 39,4 kW/L (53,5 PS/L), maximales Drehmoment 122 Nm (12,4 mkg) bei 3200/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5600/min) 14,9 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3600/min) 9,6 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen, über Tassenstößel direkt betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit elektrischem Kühlerventilator, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Fallstrom-Registervergaser, 60 Liter-Tank vor der Hinterachse, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,454 (15,35), II. 1,944 (8,64), III. 1,286 (5,72) IV. 0,909 (4,04), R. 3,166 (14,07), Achsantrieb 4,444.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung System McPherson, mit Querlenkern und Drehstabstabilisator, Schraubenfedern, hinten Starrachse, geführt durch Längslenker und Panhardstab, Torsionsstab-Federung, Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung mit Lenkungsdämpfer, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5½ J x 14, Stahlgürtelreifen 165 SR 14, wahlweise Leichtmetallräder 6 J x 14, Reifen 185/70 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2685 mm, Spur 1470/1445 mm, Außenmaße 4680 x 1768 x 1393 mm, Innenbreite vorn 1485 mm, hinten 1485 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 930 mm, hinten 880 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 490 mm, Knieraum hinten 130–310 mm, Norm-Knieraum 170 mm, Wendekreis links 11,5 m, rechts 11,6 m, 4¾ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 452 Liter.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 1065 kg, davon Vorderachse 640 kg, Hinterachse 425 kg, Gewichtsverteilung 60,1 : 39,9, zulässiges Gesamtgewicht 1570 kg, Zuladung 505 kg, Personenindexzahl 5,9, zulässige Anhängelast gebremst 850 kg, ungebremst 590 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 58,8 kW/t (12,5 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 44,6 kW/t (16,5 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	162,9 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0– 40 km/h	2,7 s
0– 60 km/h	5,0 s
0– 80 km/h	8,3 s
0–100 km/h	13,2 s
0–120 km/h	19,6 s
0–140 km/h	31,4 s
1 km mit stehendem Start	35,0 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)	
40– 60 km/h	7,1 s
40– 80 km/h	14,7 s
40–100 km/h	22,3 s
40–120 km/h	31,3 s
40–140 km/h	42,4 s
1 km ab 40 km/h	39,6 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	49 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	63 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	68 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	79 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin	
Testverbrauch	11,8 L/100 km
DIN-Verbrauch	8,9 L/100 km

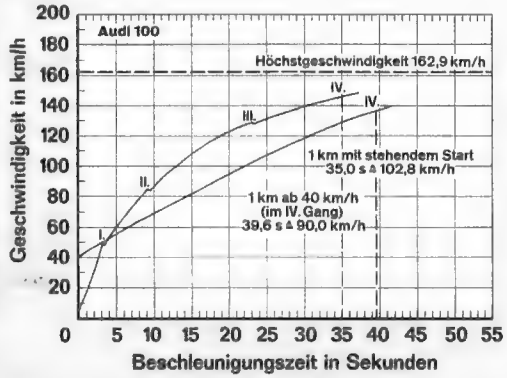
WARTUNG

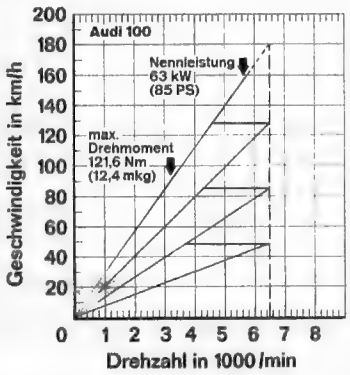
Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7 500 km

RICHTPREISE

Audi 100 2türig	DM 14 295,–
4türig	DM 14 835,–
Audi 100 S 2türig	DM 14 755,–
4türig	DM 15 295,–
Audi 100 LS 2türig	DM 15 550,–
4türig	DM 16 090,–

Hersteller: Audi NSU Auto Union AG, Postfach, 807 Ingolstadt.





DFS + R D 1B/2/76

Die neue Limousinen-Generation.

Bislang hatten Autofahrer, die sich für die »Kompakt-Klasse« entschieden, die Wahl zwischen Modellen, die sich hauptsächlich durch geringe Außenmaße, Wendigkeit und Wirtschaftlichkeit auszeichneten. Fast all diesen Modellen fehlt etwas Entscheidendes, was man heute von einem modernen Auto verlangen kann: Fahr-Spaß.

Das ist jetzt anders. Mit dem neuen 104-Programm gibt es ein neues Niveau in der »Kompakt-Klasse« – Limousinen-Niveau. Das heißt auch, daß es jetzt Kompakt-Limousinen gibt, die echten Fahr-Spaß garantieren.

Fahr-Spaß durch einen überdurchschnittlichen Leistungs-Standard, durch technische Leckerbissen, enormes Raum-Angebot und durch überragendes Ausstattungs-Niveau, das Fahrer und Beifahrern ein Höchstmaß an Entlastung bietet.

Testen Sie das neue PEUGEOT 104-Programm. Bei Ihrem PEUGEOT-Händler.

104 GL: 954 ccm · 44 DIN PS (32 kW) · 135 km/h · Normalbenzin · 4 Türen · große Heckklappe.

104 GL 6 und 104 SL (Abbildung): 1124 ccm · 57 DIN PS (42 kW) · 145 km/h · 4 Türen · große Heckklappe.

104 ZS: 1124 ccm · 66 DIN PS (49 kW) · 155 km/h · 2 Türen · große Heckklappe.

In der BRD: Jahresgarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Weitere Informationen von Ihrem PEUGEOT-Händler oder von
PEUGEOT AUTOMOBILE DEUTSCHLAND GMBH
Postfach 537, 6600 Saarbrücken

Das Zeichen für Automobil-Verstand

PEUGEOT

stückt mit einem Registervergaser – bei 5500/min 115 PS (84,6 kW) leistet, eindeutig mehr zu bieten. Bei den Messungen beschleunigte er den Audi im vierten Gang in nur 18,1 Sekunden von 60 auf 120 km/h, während beim erheblich drehmomentschwächeren 1,6 Liter 24,2 Sekunden vergingen.

Auch in den absoluten Fahrleistungen ergibt sich naturgemäß ein deutlicher Unterschied. Mit sehr guten Beschleunigungswerten (0 bis 100 km/h: 10,9 Sekunden) und einer Höchstgeschwindigkeit von fast 180 km/h verfügt der Zweiliter-Audi jederzeit über ausreichende Leistungsreserven und ermöglicht dank des auch im oberen Geschwindigkeitsbereich noch guten Beschleunigungsvermögens hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten auf der Autobahn.

Gemeinsam wiederum ist beiden der relativ niedrige Benzinverbrauch, der für Mittelklasseautos dieser Größenordnung als recht günstig gelten kann. Der 1,6 Liter-Audi, der sich zudem mit Normalbenzin begnügt, kam auf einen durchschnittlichen Konsum von 11,8 L/100 km, der Zweiliter benötigte bei ebenfalls meist zügiger Fahrweise im Mittel 13,5 Liter Superbenzin auf 100 km.

Fahrwerk: Qualitäten in Kurven

Das Fahrwerk, das sich beim Vorgänger durch ausgeprägten Federungskomfort und unproblematische Fahreigenschaften auszeichnete, wurde im Prinzip unverändert übernommen, erfuhr aber etliche Detailverbesserungen: Um den Abrollkomfort zu verbessern, sah Audi vorn einen Fahrschemel vor, dem gleichen Zweck dient eine elastischere Aufhängung der durch Längslenker und Panhardstab geführten hinteren Starrachse.

Seine Stärken demonstriert das Audi-Fahrwerk vor allem beim schnellen Kurvenfahren. Ohne großen fahrerischen Einsatz können hier relativ hohe Querbeschleunigungen erreicht werden, wobei sich der leicht untersteuernde Audi auch bei plötzlichen Lastwechseln musterhaft gutmütig benimmt. Die exakt arbeitende, von Antriebseinflüssen weitgehend freie Lenkung erfordert in zügig umrundeten Kurven zwar etwas

Zum Vergleich	Audi 100	Audi 100 S	BMW 518	Ford Granada 1.7	Renault 20 TL
Hubraum cm³	1588	1984	1766	1680	1647
Leistung PS bei 1/min	85/5600	115/5500	90/5800	75/5000	90/5750
Max. Drehm. mkg bei 1/min	12,4/3200	16,8/3500	14,5/3500	13,0/2500	13,4/3500
Testverbrauch L/100 km	11,8 N	13,5 S	14,9 N	12,9 S	11,1 S
Preis DM	14 835,–	15 295,–	17 260,–	13 235,–	15 950,–
Beschleunigung in s					
0 bis 60 km/h	5,0	4,6	5,2	6,7	5,4
0 bis 80 km/h	8,3	7,4	8,5	11,0	8,9
0 bis 100 km/h	13,2	10,9	13,2	17,5	13,5
0 bis 120 km/h	19,6	15,7	19,4	28,5	19,8
0 bis 140 km/h	31,4	22,9	31,9	–	31,0
0 bis 160 km/h	–	36,3	–	–	–
1 km mit stehendem Start	35,0	32,6	35,0	38,5	35,3
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)					
40 bis 60 km/h	7,1	5,8	6,9	7,7	7,1
40 bis 80 km/h	14,7	11,4	13,7	15,7	13,8
40 bis 100 km/h	22,3	17,2	20,8	25,5	21,0
40 bis 120 km/h	31,3	23,9	28,9	39,5	29,6
40 bis 140 km/h	42,4	32,3	42,2	–	43,1
1 km ab 40 km/h	39,6	36,3	38,6	41,5	38,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	162,9	179,1	169,0	148,8	165,1

auto motor sport Testzeugnis — Audi 100

PRÜFPUNKT	Bewertung*
● AUSSTATTUNG Nur ausreichende Serienausstattung (Verbundglas-Windschutzscheibe und Halogenscheinwerfer fehlen). Wirksame, gut dosierbare Heizung und Lüftung.	3
● BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT Nicht in allen Punkten befriedigende Anordnung von Schaltern und Hebeln, durch zu indirekte Lenkung geringfügig beeinträchtigte Handlichkeit, großer Wendekreis (11,5 m). Gut ablesbare Instrumente, geringe Schaltkräfte.	3
● FAHREIGENSCHAFTEN Sehr guter Geradeauslauf, sicheres, leicht untersteuerndes Fahrverhalten mit guter Kontrollierbarkeit im Grenzbereich, gute Wintereigenschaften. Nicht ganz befriedigende Bremsen (langer Pedalweg, bei starker Beanspruchung hohe Pedalkräfte).	2
● KAROSSERIE Befriedigend verarbeitete, übersichtliche Karosserie mit sehr guten Platzverhältnissen. Großer, glattflächiger Kofferraum.	2
● KOMFORT Insgesamt guter Federungskomfort, beeinträchtigt lediglich durch Stuckerneigung auf Querfugen, geringe Windgeräusche. Gut profilierte, bequeme Sitze. Im Rahmen liegender Innengeräuschpegel.	2
● FAHRLEISTUNGEN Gute Beschleunigungswerte, befriedigende Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich. Höchstgeschwindigkeit 162,9 km/h.	3
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Vierzylinder-Motor mit guter Drehfreudigkeit und zufriedenstellender Laufkultur. Gut abgestuftes, leicht und exakt schaltbares Vierganggetriebe.	3
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Günstige Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr 31,7 Pf/km 20 000 km/Jahr 26,1 Pf/km 30 000 km/Jahr 24,2 Pf/km Motorölwechsel alle 7500 km, Inspektion alle 15 000 km. Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Niedriger Benzinverbrauch, Testverbrauch 11,8 Liter Normal/100 km.	2

* 1 = sehr gut; 2 = gut; 3 = ausreichend; 4 = unbefriedigend; 5 = mangelhaft

FÜR SEIN NÄCHSTES LEBENSWERK SUCHT GERHARD NOCH EINE MITTLERE FLUGZEUGHALLE.

Die aktionsgeladene Mystik, die der Wiener Maler *Gerhard Drach* bevorzugt in großzügigen Dimensionen ausdrückt, eröffnet dem Betrachter eine wahre Traumwelt. Doch nach fast zweijähriger Arbeit an *'Le Tryy'* braucht er jetzt Wirkungsraum für sein nächstes Vorhaben.

Wenn Sie zufällig über eine ungenutzte Turn- oder Flugzeughalle verfügen und sich auch noch für Drach's Stilrichtung interessieren, rufen Sie einfach an *(089/344936)*. Eine Skizze zu seinem *Kampf der Phenomena* wird gerade in kleiner Zahl aufgelegt.

In seinen schöpferischen Pausen entspannt sich Gerhard mit Tabatip, einem ausgesprochen leichten Mundstück-Cigarillo. Handlich im Format, vorzüglich im Genuß.

Durch die einzigartige Kombination *auserlesener Importtabake* mit einem *wirksamen Aktivkohle-Filter* im Mundstück ist Tabatip eines der leichtesten Cigarillos, die Sie im Tabakgeschäft finden. Gutes braucht aber nicht unbedingt teuer zu sein: 10 Tabatip gibt es schon für 1,60 DM.

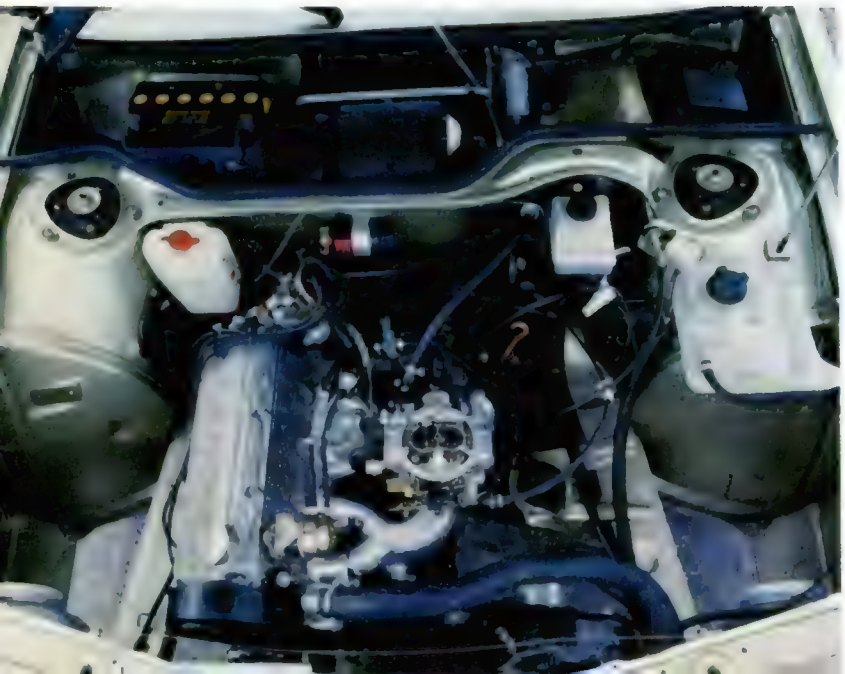
Wetten, daß Tabatip auch Ihnen schmeckt?

TABATIP. BEMERKENSWERT WIE JENE, DIE SIE RAUCHEN.

hohe Haltekräfte, die aber das Vergnügen an schnellen Kurven kaum schmälern.

Ein gewichtigerer Nachteil der Normallenkung, mit der beide Testwagen ausgerüstet waren (eine Servolenkung gibt es gegen Aufpreis), offenbart sich dagegen vor allem im Stadtverkehr. Mit beinahe fünf Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie sehr indirekt ausgelegt und erfordert beim Rangieren und in engen Kurven viel Kurbelei am Lenkrad. Trotz dieser indirekten Übersetzung geht die Lenkung des Zweiliter-Modells bei langsamer Fahrt nicht gerade leicht. Hier macht sich das höhere Motorgewicht – der Zweiliter wiegt 152 kg, der 1,6 Liter nur 131 kg – nachteilig bemerkbar: Die schwächere Ausführung ließ sich mit spürbar geringerem Kraftaufwand lenken, während man beim stärkeren Audi 100 S der Servolenkung den Vorzug geben sollte. Insgesamt recht überzeugend wirkte der Federungskomfort des neuen Audi – mit einer Ausnahme. Auf kleinen Bodenunebenheiten – speziell bei Querfugen auf der Autobahn – neigt die Vorderachse zum Stuckern, eine Folge des aus akustischen Gründen relativ weich aufgehängten Vierzylinder-Motors. Ansonsten kann dem Audi,

Gut ablesbare Instrumente, bequeme Sitze, viel Platz im Fond und ein großer Kofferraum gehören zu den Vorzügen des neuen Audi 100. Den von innen verstellbaren Außenspiegel und die Türverkleidungen aus Stoff gibt es nur bei der hier gezeigten L-Ausführung.



auch in vollbeladenem Zustand, ein überdurchschnittlicher Komfort bescheinigt werden: Lange Bodenwellen absorbiert die Federung, ohne den Aufbau in störende Vertikalbewegungen zu versetzen, und auch der sehr gute Abrollkomfort verdient Anerkennung.

Dasselbe läßt sich von den Bremsen leider nicht behaupten. Die verwendeten Schwimmsattel-Scheibenbremsen an der Vorderachse (Festsattelbremsen lassen sich wegen des negativen Lenkrollradius aus Platzgründen nicht unterbringen) sorgen für ein weiches Pedalgefühl. Beim Audi 100 S tritt dies noch ausgeprägter auf. Da der bei diesem Modell serienmäßig eingebaute Bremskraftminderer den Pedalweg noch zusätzlich verlängert, erfordert die Bremsanlage bei starker Beanspruchung ziemlich hohe Pedalkräfte.

Kleine Mängel trüben also auch beim neuen Audi die Freundschaft — zumindest vorerst noch. Denn es ist zu erwarten, daß einige der beobachteten Schwachpunkte im Lauf der Zeit beseitigt werden können. Schon heute steht jedenfalls fest, daß der Audi 100 in seiner Klasse zu den besonders empfehlenswerten Autos gehört — zumal er angesichts seiner Qualitäten zu günstigen Preisen angeboten wird.

Nachrichten aus der Technik

Datsun 120 Y: sieben Änderungen

Im Rahmen der Modellpflege hat Datsun die 120 Y-Modelle in sieben Punkten modifiziert. Das zulässige Gesamtgewicht aller 120 Y-Versionen wurde um 130 kg auf jetzt 1300 kg erhöht. Außerdem verstärkten die japanischen Techniker die Vorderachse und vergrößerten den Durchmesser der vorderen Bremsscheiben von 212,5 auf 245 Millimeter. Um den Pedaldruck am Bremspedal zu senken, wurde der Membrandurchmesser des serienmäßigen Bremskraftverstärkers erheblich vergrößert.

Eine weitere Änderung betraf die Federungs-Abstimmung. Durch längere Schraubenfedern wurde der Fahrkomfort verbessert. Die Sitze wurden ebenfalls modifiziert und haben jetzt Stoffbezüge anstelle der bei den älteren Modellen verwendeten Kunstleder-Bespannung.

Die einzige äußerlich sichtbare Änderung betrifft die Reifen. Die neuen Datsun 120 Y rollen jetzt auf 155 SR 13-Reifen, die an die Stelle der früheren 12 Zoll-Reifen traten. Neu ist außerdem ein elektromagnetisches Abschaltventil am Vergaser, das das Nachdieseln des Motors bei Verwendung von Kraftstoff minderer Qualität verhindern soll.

Rollt auf 13 Zoll-Rädern: modifizierter Datsun 120 Y

Pumpe im Tank

Eine neue elektrische Benzinpumpe hat die Firma SWF in Bietigheim entwickelt. Vorteile gegenüber der üblichen mechanisch angetriebenen Membranpumpe sieht SWF in den kleineren Abmessungen und in dem einfachen Aufbau der mit einem Elektromotor betriebenen Pumpe.

Die nur 7,1 cm lange Pumpe wird am Boden des Tanks montiert und hat eine Förderleistung von 48 Liter pro Stunde. Die Einbauweise im Tank hat den Vorteil, daß das Benzin zum Vergaser gedrückt wird, die zuweilen auftretende Blasenbildung der Membranpumpe, die das Benzin ansaugt, wird dadurch stark reduziert.

Im Tank versteckt: neue elektrische Benzinpumpe.

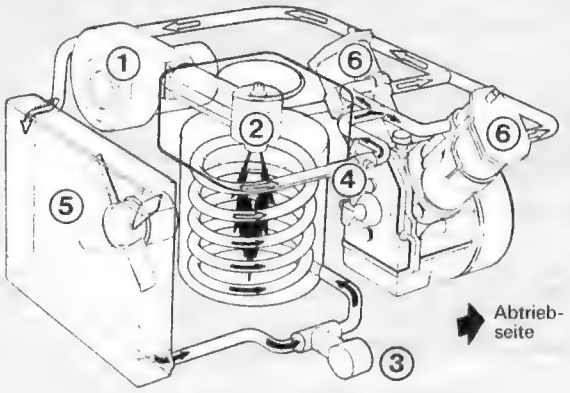
Mit dem Einschalten der Zündung arbeitet die Pumpe. Diese Tatsache ist im Falle eines leeren Tanks von Nutzen. Wenn der Reservekanister eingefüllt ist, genügt es die Zündung einzuschalten, der Motor kann dann nach etwa 30 Sekunden gestartet werden. Langwierige, Strom kostende Startversuche entfallen damit. Die derzeitig verwendeten, aufwendig konstruierten Membranpumpen sind außerdem im Schadensfall schwierig zu reparieren. Vor allem ist die Membrane, deren Lebensdauer nur begrenzt ist, hin und wieder zu ersetzen. Bei der SWF-Pumpe, die mit 32 Mark recht preiswert ist, entfallen hohe Stundenlöhne für Reparaturen. Die defekte Pumpe wird einfach durch eine neue ersetzt.

Sicherheitsrisiken durch den Einbau im Tank sind nicht erkennbar. Ausführliche Versuche in allen Betriebszuständen sollen gezeigt haben, daß selbst eine in einem explosiven Benzin-Luftgemisch „kochende", weil blockierende Pumpe, das Gasgemisch nicht entzünden kann. ▷

Neuer Dampfmotor

Die Dampfmaschine soll wieder ins Automobil zurückkehren, dazu hat jetzt die japanische Firma Nissan den Entwurf eines Dampfmotors für Personenwagen vorgestellt. Die Nachteile, zu große Abmessungen und hohes Gewicht, die bis heute einer Weiterentwicklung im Weg standen, sollen dank neuer Technologien beseitigt worden sein.

Das Problem der optimalen Abgasentgiftung, das bei Motoren herkömmlicher Bauweise immer schwieriger zu lösen ist, entfällt beim Dampfantrieb gänzlich. Weitere Vorteile sind in der möglichen Verwendung minderwertiger Brennstoffe, in der geräuschlosen Arbeitsweise und im geringen Energiebedarf zu sehen.

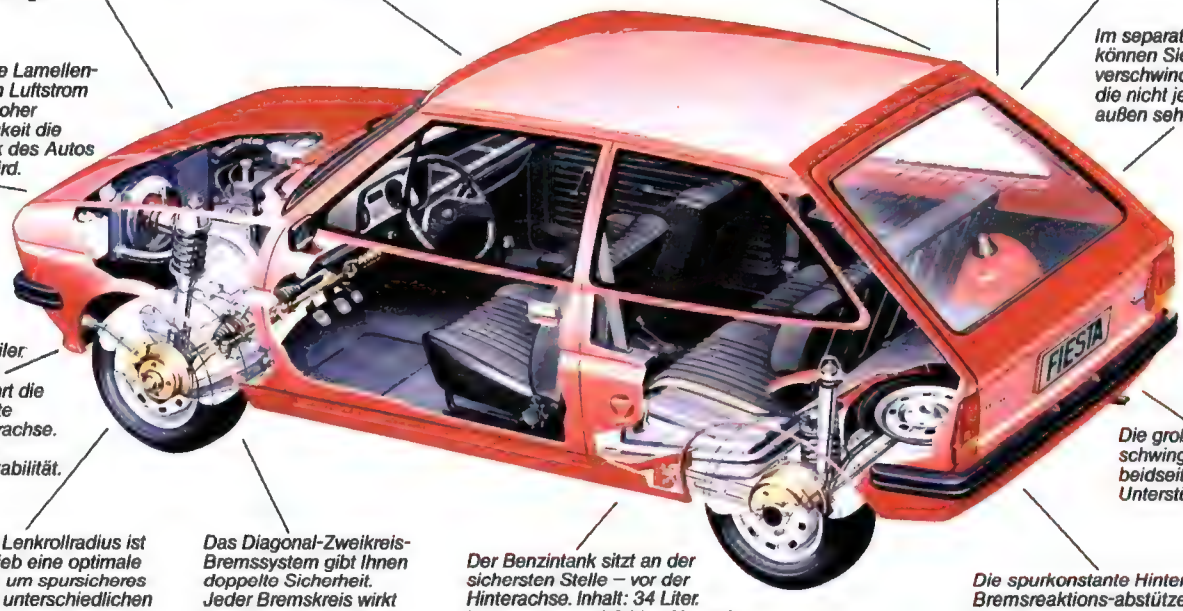


① Frischluft-Gebläse ② Brenner ③ Wasserpumpe ④ Drosselventil ⑤ Kühler ⑥ Zylinder

Der von Nissan für den Einsatz in Personenwagen entwickelte Dampfmotor kann mit minderwertigem Brennstoff betrieben werden und arbeitet sehr umweltfreundlich und geräuscharm.

Die Entwicklung ist noch nicht bis zur Produktionsreife gebracht worden, allerdings sind bereits einige Langstreckentests in modifizierten Serienwagen abgeschlossen worden.

Der Motor selbst, Zweizylinder V-Motor, entwickelt ein Drehmoment von 28 mkg (275 Nm) bei 800/min. Dieses hohe Drehmoment macht nach Meinung der Nissan-Ingenieure eine Kupplung ebenso überflüssig wie ein Schaltgetriebe. Nur bei erschwerten Einsatzbedingungen ist ein Zweigang-Getriebe vorgesehen.



Der quer zur Fahrtrichtung eingebaute Motor und der Frontantrieb schaffen die Voraussetzungen für größtmögliche Raumausnutzung.

Die Verbundglas-Frontscheibe erhält auch nach Beschädigungen die Sicht.

Die im Windkanal entwickelte Abrißkante am Dachabschluß verbessert die Aerodynamik und hilft so Benzin sparen.

Die Heckscheibe ist serienmäßig heizbar, damit es Ihnen nie an Rücksicht fehlt.

Der variable Gepäckraum faßt von 300 bis 1205 Liter (bei umgeklappter Rücksitzlehne).

Im separaten Extra-Fach können Sie Dinge verschwinden lassen, die nicht jeder von außen sehen soll.

Das neuartige Lamellengrill leitet den Luftstrom so, daß bei hoher Geschwindigkeit die Aerodynamik des Autos verbessert wird.

Der Frontspoiler verringert bei schneller Fahrt die Auftriebskräfte an der Vorderachse. Erfolg: hohe Richtungs-Stabilität.

Die große Heckschwingtür hat eine beidseitige Gasfeder-Unterstützung.

Der negative Lenkrollradius ist bei Frontantrieb eine optimale Konstruktion, um spursicheres Bremsen bei unterschiedlichen Straßenverhältnissen zu garantieren.

Das Diagonal-Zweikreis-Bremssystem gibt Ihnen doppelte Sicherheit. Jeder Bremskreis wirkt unabhängig vom anderen.

Der Benzintank sitzt an der sichersten Stelle – vor der Hinterachse. Inhalt: 34 Liter. Verbrauch: nur 6,8 Liter Normalbenzin nach DIN bei 40 PS.

Die spurkonstante Hinterachse mit Bremsreaktions-abstützenden Dämpferbeinstreben und Panhardstab garantiert neutrales Fahrverhalten.

Mit dem neuen Fiesta präsentiert Ford Köln die jüngste Entwicklung in der Kompakt-Klasse. Durch konsequente Ausnutzung der konstruktiven und formalen Möglichkeiten bietet der Ford Fiesta ein Optimum an Raumausnutzung, sicheren Fahreigenschaften und ein bisher unbekanntes Maß an Wartungsfreundlichkeit. Dazu kommt die serienmäßige Ausstattung mit den Sicherheitsmerkmalen nach der Kölner Konzeption. Erstmals zu diesem Preis.

Ein Gewinn ist auch das Angebot von 4 Modellen und 3 Leistungsstufen (40, 45 und 53 PS).

(Unverbindliche Preisempfehlung für das Grundmodell ab Werk) **DM 8.440.–**

Klasse statt Masse.

Ford

Das Zeichen der Vernunft.

Nachrichten aus der Technik

Gurtwarner

Aus reiner Vergeßlichkeit legen viele Autofahrer den Sicherheitsgurt nicht an. Ein jetzt von der westfälischen Firma Hella neu auf den Markt gebrachtes Gurtwarngerät soll den Fahrer vor Antritt der Fahrt an das Anlegen des Gurts erinnern.
Sobald die Zündung eingeschaltet wird, beginnt eine Leuchtschrift „Fasten Seat Belt" zu blinken. Diese gut sichtbare Mahnung in heller Schrift auf rotem Grund leuchtet etwa zehn Sekunden lang auf und erlischt danach selbsttätig.

Zum Nachrüsten: Gurtwarner für vergeßliche Autofahrer

Geliefert wird der elektronische Gurtwarner als kompletter Einbausatz für alle Autos mit 12 Volt-Lichtanlage. Der im Fachhandel erhältliche Einbausatz besteht aus Elektronik-Bauteil, Kontrolleuchte mit Haltewinkel und Kabelsatz mit Mehrfachstecker. Der Preis beträgt ca. 20 Mark.

Tanken mit Kreditkarte

Für Tankstellenpächter und deren Stammkunden bietet die von der Firma Gutlederer + Kley GmbH & Co. KG vertriebene „Ratio-Tankanlage" gleichermaßen Vorteile. Mit Hilfe der zum System gehörenden Kreditkarte kann jederzeit selbständig getankt werden, und der für das Quittungsschreiben und Kassieren notwendige Personalaufwand wird reduziert.
Die für jede Zapfsäule nachrüstbare Anlage besteht aus zwei Teilen: der im Tankstellengebäude installierten, den gesamten Tankvorgang steuernden Zentralelektronik und der Zapfsäulenelektronik mit Karteneingabestation. Beide Einrichtungen sind durch Datenleitungen miteinander verbunden.
Die Anlage arbeitet nach folgendem System: Sobald die Kreditkarte in den Kartenleser an der Zapfsäule eingesteckt ist, übermittelt der Automat die auf der integrierten Metalleinlage der Karte verschlüsselten Daten zur Überprüfung an die Zentralelektronik. Fällt die Prüfung positiv aus, so erfolgt die Freigabe des Pumpenmotors und es kann getankt werden. Während dieses Vorgangs bleibt die Karte im Automaten, der anschließend die Registrierung des Tankvorgangs auf Lochkarte oder Magnetband einleitet. Die Abrechnung erfolgt am Monatsende.
Auf Wunsch kann diese Anlage zusätzlich mit einer Tastatur ausgerüstet werden, die vor dem Tanken das Eingeben einer Geheimnummer erlaubt. Außerdem ist auch eine Registrier-Einrichtung zum Festhalten von Datum und Uhrzeit lieferbar.

Arthur Westrups

Fragestunde

Heute: Was verstehen Sie unter Tuning?

„Das ist doch das neue Auto, das Alfa herausgebracht hat. Da habe ich eine Beschreibung darüber gelesen."
Herbert W., 53, Hotelier

„Gehört habe ich das schon mal. Hat das was mit Sportwagen zu tun? Die Sportausführung von einem bestimmten Modell?"
Kurt V., 23, Kaufmännischer Angestellter

„Darunter versteht man den ganzen Stil von einem Auto, so zum Beispiel die neuartige Karosserie."
Karl M., 36, Bodenleger

„Das heißt soviel wie Motor frisieren, damit er schneller wird. Im allgemeinen macht man einen anderen Vergaser drauf, verbessert den Auspuffkrümmer, schleift den Zylinderkopf ab, und auch das Getriebe wird anders abgestuft. Der Leistungsgewinn beträgt 30%."
Fritz G., 33, Vorstandsfahrer

„Ist das ein Verein oder eine Versicherung?"
Monika L., 23, Kontoristin

„Das sind die Automobile, die spezialisiert sind auf Schnelligkeit. Dabei wird in den Vergaser eingespritzt, und auch am Bremsverstärker wird allerhand gemacht."
Annemarie P., 42, Tankstellenpächterin

„Tuning hat was mit Touren zu tun, mit Fahrten, die die Automobilclubs veranstalten. Die Tuning-Clubs. Das sind programmierte Fahrten mit verschiedenen Zielpunkten, die dabei angefahren werden müssen. Manchmal sind es kunsthistorische Punkte, manchmal auch mehr technischerseits."
Ferdinand O., 52, Elektromeister

„Ich kann das Wort nicht mehr hören. Wir haben mit Tuning nichts zu schaffen, sondern bauen exklusive Autos auf BMW-Basis. Getunte Autos klappern und gehen meistens kaputt, – unsere halten ewig."
Burkard B., 39, Geschäftsführer von Alpina

„Tuning nennt man das Schnellermachen eines Motors, primitiv ausgedrückt. Aus meiner Sicht muß man folgendes ändern: Zuerst einmal Kopf runter, dann baut man den ganzen Ventilkram aus. Außerdem muß man die Verdichtung erhöhen, indem man vom Zylinderkopf eine Scheibe abdreht."
Manfred von B., 62, Gutsverwalter

„Tuning? Bedeutet das etwa, daß man etwas am Motor tun kann?"
Ferdinand G., 48, Kraftfahrer

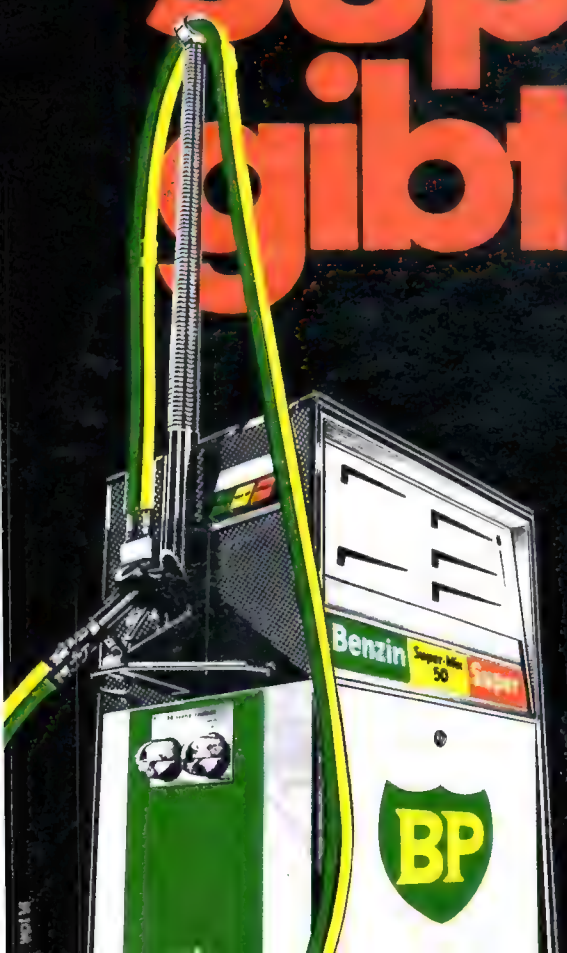
Hier erklärt die Testabteilung von auto motor und sport den Fachbegriff:

Der Begriff Tuning kommt aus dem Englischen und bedeutet wörtlich übersetzt Abstimmung. Aufs Auto bezogen versteht man unter Tuning eine Leistungssteigerung des Motors, eine Verbesserung des Fahrwerks und eine Anpassung des Getriebes. Ziel aller Tuning-Maßnahmen ist es, die Leistungsfähigkeit des gesamten Fahrzeugs zu verbessern.

Super-Mix gibt's bei BP.
Bei keinem anderen großen Tankstellennetz
in Deutschland.

Benzin gibt's überall. Super gibt's überall.

Super-Mix gibt's bei BP.



Super-Mix ist eine homogene Fertigmischung aus 50% Super (DIN 51600) und 50% Benzin (DIN 51600). Super-Mix tankt man an eichamtlich geprüften Mischzapfsäulen. Super-Mix, die 3. Kraft von BP, ist der richtige Kraftstoff für mehr als 25% aller Autos.

Ob Ihr Auto Super-Mix braucht, erfahren Sie aus einer Tabelle an jeder BP-Station oder direkt von
Deutsche BP
Aktiengesellschaft
Postfach 600340
2000 Hamburg 60

Energie. Und neue Ideen. BP

Aus Forschung und Entwicklung

Neuer Straßenbelag aus England.

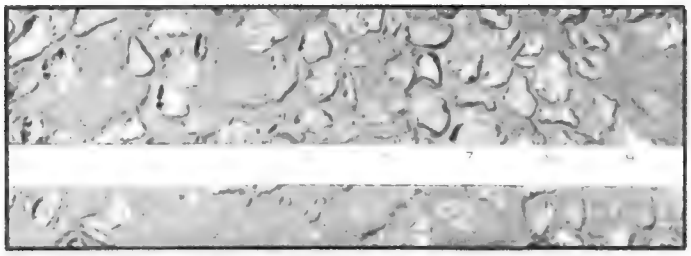
Es genügt nicht, wenn wir uns immer nur ausschließlich auf die Reifen konzentrieren", erkannten die Entwickler im englischen Dunlop-Stammhaus, „wir müssen unser Augenmerk vermehrt auf den Fahrbahnbelag richten." Diese Erkenntnis führte dann schon 1972 zu einer Zusammenarbeit zwischen dem Gummigiganten und den Straßenbau-Experten der technischen Universität Birmingham.

Für die Grundlagenforschung am Objekt Fahrbahndecke entwickelten beide Partner zunächst eine spezielle Prüfmaschine. Diese entspricht grundsätzlich zwar den in der Reifenindustrie üblichen Testtrommeln, doch können bei dieser Neuentwicklung auf der Innenseite der Trommel Musterstücke eines Straßenbelages aufgebracht werden. Dies ermöglicht dann eine Messung des Reibungskoeffizienten zwischen Reifen und Fahrbahnoberfläche.

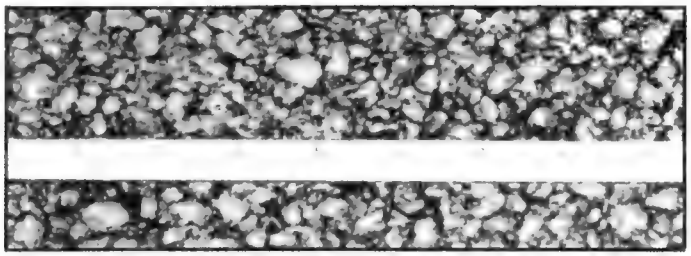
Wichtig war für die Wissenschaftler bei diesen Versuchen nicht nur eine möglichst günstige Reibpaarung, sondern auch eine langfristige Aufrechterhaltung hoher Rutschfestigkeit. Herkömmliche Straßendecken nämlich verlieren, ebenso wie Reifen, im Zuge der Benutzung Profil und Griffigkeit.

Die Belagmuster wurden darum zunächst in neuwertigem Zustand geprüft, anschließend einem definierten Polierverfahren unterzogen, um dann einen weiteren Test in der Trommel zu absolvieren.

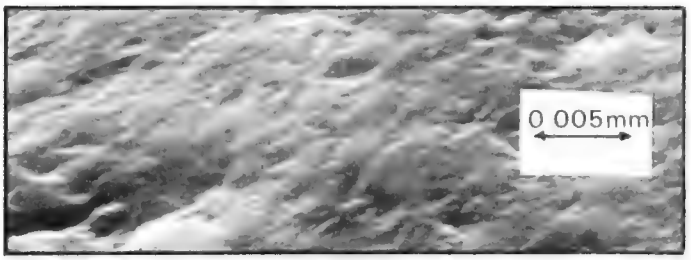
Besonders in nassem Zustand zeigten herkömmliche Mischungen bei solchen Versuchen bedenklich niedrige Ausgangswerte, die sich mit zunehmendem Verschleiß um bis zu 30 Prozent verschlechterten.



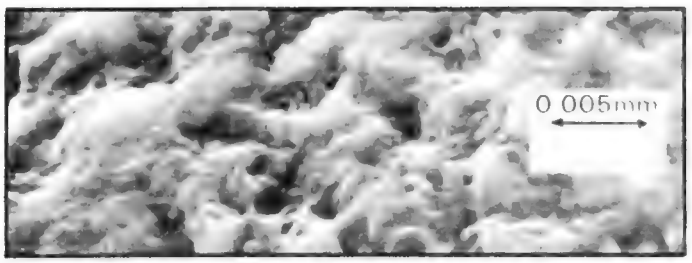
Herkömmlicher englischer Straßenbelag



Die neue Dunlop-Delugrip-Fahrbahndecke



Mikrostruktur des polierten Kalksteins



Mikrostruktur von poliertem Sandstein

Auf der Suche nach den Ursachen für mäßige Griffigkeit bei Nässe und hohen Verschleiß entdeckten die Straßenforscher, daß der Kontakt zwischen Reifen und Fahrbahn von zwei Komponenten abhängt:

- Die Makrostruktur des Belages – abhängig von der Körnung des mineralischen Füllguts (Steine, Splitt, Kies) und der Festigkeit des Bindemittels (Asphalt, Beton) – ist fast ausschließlich für die nötige Drainage bei nasser Straße zuständig.
- Die Mikrostruktur der Straße – abhängig von der Oberfläche des Füllgutes – sichert den eigentlichen Kontakt zwischen Reifenlauffläche und Fahrbahndecke.

Bei den künstlichen Verschleißversuchen durch Schleif- und Polierarbeiten an diversen Fahrbahn-Musterstücken zeigten verschiedene Mineralien erwartungsgemäß unterschiedliche Ergebnisse. Besonders schlecht schnitt der im britischen Straßenbau häufige Kalkstein ab. Seine ursprüngliche rauhe Oberfläche wich alsbald einer sauberen Politur. Aufnahmen, die unter dem Rastermikroskop entstanden, zeigen dies deutlich. Wurde hingegen Sandstein der gleichen Prozedur unterzogen, lieferte dessen Oberfläche bei mikroskopischer Abbildung mit 5000facher Vergrößerung ein unverändert griffiges Bild.

Praktische Versuche bestätigten dem mit Sandstein angerührten Belag dann auch prompt bessere Ausgangswerte und ein geringeres Nachlassen des Reibungskoeffizienten. Die meßbaren Verluste betrugen hier nur etwa zehn Prozent.

Bei den weiteren Versuchen mit Sandstein sowie auch Bauxit zeigte sich ferner, daß hier selbst bei feinerer Körnung des Füllgutes eine ausreichend wirksame Makrostruktur erzielt werden konnte. Bei geringerem Aquaplaning-Risiko erlaubt dies, einen höheren Anteil von Füllstoffen und eine kleinere Menge an Bindemitteln zu verwenden. Der Straßenbelag neuer und besserer Machart wird mithin sogar etwas billiger.

Doch bringt die feinere Makrostruktur sogar noch einen weiteren Vorzug ins Spiel: Sie senkt die Abrollgeräusche. Auf den in England verlegten Versuchsfahrbahnen sank der allgemeine Geräuschpegel um drei Dezibel. Müßte diese Verbesserung am Auto selbst vollzogen werden, würde sie pro Fahrzeug tausend Mark und mehr kosten. *-cpb-*

Die Marathon-Batterie für Blitzgeräte. Damit kann man bis zu 302mal blitzen.

Wer unabhängig vom Tageslicht viele Aufnahmen machen möchte, braucht ein Blitzgerät. Und die beste Batterie dafür ist natürlich diejenige, die am längsten blitzt.

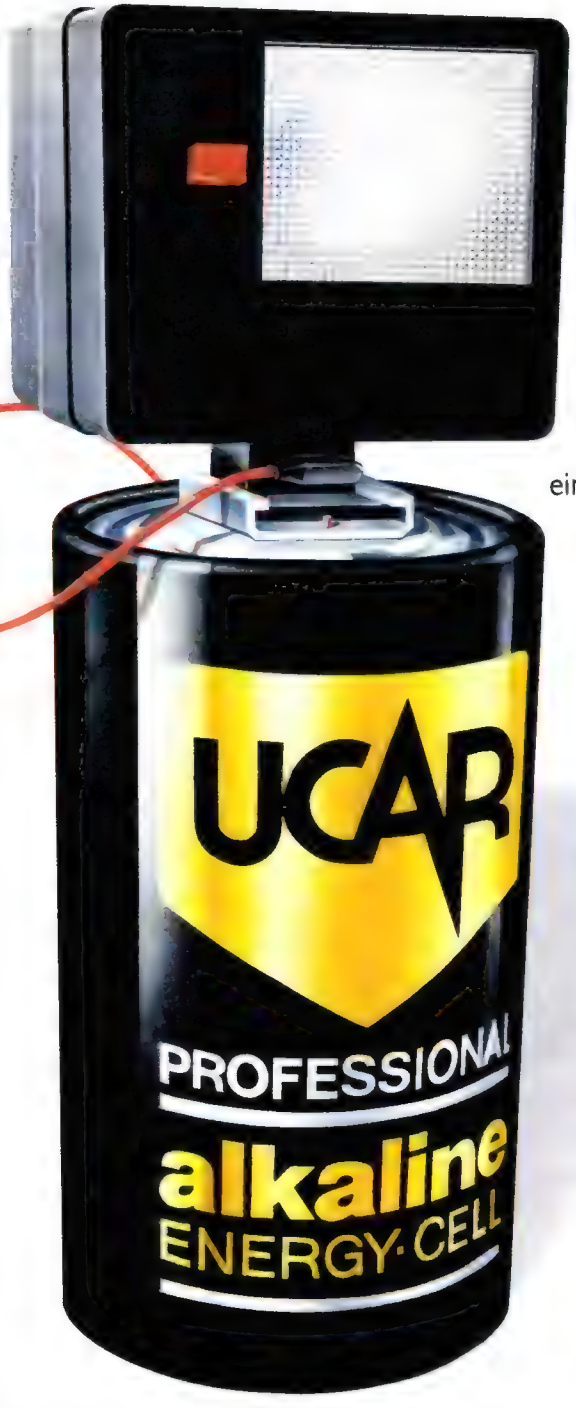
Ucar hat eine Batterie, die Ucar Professional. Es ist eine Batterie, die extrem lange hält, eine Marathon-Batterie. Von außen sieht sie aus wie eine normale Batterie. Aber innen ist sie anders. Sie hat andere aktive Bestandteile, die länger Energie abgeben.

Viel länger. So lange, daß Sie mit einem Blitzgerät bis zu 302mal blitzen können. Aber mit der Ucar Professional blitzt nicht nur Ihr Blitzgerät extrem lange.

Ihr Kofferradio läuft extrem lange. Ihre Filmkamera filmt extrem lange.

Das Spielzeugauto Ihres Sohnes fährt extrem lange.

Darum sollten Sie gleich eine Batterie mit extrem langer Lebensdauer nehmen – eine Ucar Professional.



Ucar Professional, die Marathon-Batterie. Fast schon wie Strom aus der Steckdose.

Y&R

Kurztest

Citroen CX Break

Frachtschiff

Kombi mit überdurchschnittlicher Transportkapazität.

Die großen Modelle auch in Kombi-Ausführung zu bauen, gehört zur Tradition der Firma Citroen. Dabei pflegen sich die Franzosen besonders viel Mühe zu geben. Schon der Vorgänger des CX Break, die vom Volksmund auf den Spitznamen Rififi getaufte Kombi-Version der alten D-Baureihe, galt wegen seiner außergewöhnlichen Transportkapazität sowie der imposanten Erscheinung als eines der attraktivsten Autos auf dem Kombi-Markt.

Daß der knapp ein Jahr nach der CX-Präsentation vorgestellte Break das Zeug zu einem würdigen Rififi-Nachfolger mitbringt, dafür haben die Citroen-Techniker vorgesorgt: Sie begnügten sich keinesfalls mit dem einfachen Austausch des Limousinenhecks gegen ein Kombi-Rückteil, sondern verlängerten sowohl den Radstand als auch die Karosserie um beträchtliche 25 beziehungsweise 29 cm. Außerdem wurde das Dach ab der Rücksitzbank um zehn Zentimeter angehoben.

Diese Maßnahmen verleihen dem aus der Heckperspektive kantig und im Profil gestreckt wirkenden Kombi einer-

Vorzüge

- Üppiges Raumangebot
- Hohe Zuladung
- Guter Ladekomfort
- Reichhaltige Serienausstattung
- Hervorragender Fahrkomfort

Nachteile

- Relativ schmale Hecktür
- Unübersichtliche Instrumente
- Unzweckmäßig angeordnete Bedienungselemente
- Schlechte Lüftung

Fotos: Seufert

Die Kombi-Version des Citroen CX zeichnet sich durch hohe Transportkapazität und sehr guten Fahrkomfort aus

Der neue Polo GLS: Mit mehr PS und allem Komfort und zurück.

Der neue Polo GLS ist jetzt noch besser ausgestattet: Mit einem 50 PS Motor. Oder mit einem 60 PS Motor, der ihn zu einem der schnellsten Wagen seiner Klasse macht: Spitze 152 km/h. Von Null auf 100 in 13,5 Sekunden. Verbrauch nur 7,3 Liter Super auf 100 km (nach DIN).

Aber es kommt noch besser: Vollschaum-Sitze mit Velours-Bezügen. Vorn mit Liegesitz-Einrichtung. Quarz-Zeituhr. Zigarrenanzünder. Tageskilometerzähler. Beleuchteter Ascher. Strapazierfähiger Teppich im gesamten Fußraum. Besondere Armlehnen für Fahrer und Beifahrer. Gepolsterte Sonnenblende mit Make-up-Spiegel. Scheibenwischer-Intervallschaltung. Und ein zweistufiges Heiz- und Frischluftgebläse.

Gehen Sie mal zu Ihrem Volkswagen und Audi Partner. Und machen Sie eine Probefahrt mit allem Komfort und zurück.

Kurz und gut. Polo.

seits ein eigenwilliges, markantes Aussehen und schaffen andererseits ein erstaunliches Raumangebot. Davon profitieren auch die Rücksitzpassagiere, denen im Break noch mehr Knie- und Kopffreiheit zur Verfügung steht als im Fond der Limousine.

Weit mehr kommt die Karosserieverlängerung natürlich dem Koffer- und Laderaum zugute. Bei normaler Stellung der Rücksitzbank faßt das Gepäckabteil nach auto motor und sport-Norm 480 Liter. Wird die hintere Sitzbank umgeklappt, so vergrößert sich das Fassungsvermögen des Stauraums auf 908 Liter. Bei den Messungen wurde das hinterste Abteil des Break jeweils bis zur Fensterunterkante beladen.

Nicht nur diese Meßwerte, sondern auch die Abmessungen des Laderaums unterstreichen die führende Stellung des CX Break unter den europäischen Kombiwagen, wenn es Transportprobleme zu lösen gilt. Bei umgeklappter Rückbank mißt die topfebene Ladefläche in der Länge immerhin 2100 mm. Die größte hier verstaubare Kiste, deren Breite durch die am oberen Ende relativ schmale Hecktür begrenzt wird, hat das Format 165 x 91 x 81 cm.

Viel Platz: Laderaum normal . . .

. . . und bei umgeklappter Sitzbank

Das Einladen selbst geht problemlos vonstatten, denn die Gepäckstücke müssen zur Ladefläche nur knapp einen halben Meter hochgehievt werden. Außerdem öffnet die von Gasdruckhebern gehaltene Heckklappe so weit, daß das Beladen in aufrechter Haltung geschehen kann.

Vorbildlich gelöst wurde die Klappeinrichtung für die Rücksitzbank: Die Sitzfläche läßt sich mit Hilfe der zu beiden Seiten angebrachten Griffbügel mit einer Hand um die Längsachse nach vorne kippen. Mit einem weiteren Handgriff wird die Rücklehne entriegelt und umgelegt. Nützliche Dienste erweist eine stählerne, unter der Sitzbank befestigte Schutzplatte, die in hochgeklapptem Zustand die Rückenlehnen der Vordersitze vor Beschädigungen durch das Transportgut bewahrt.

Nicht allein die Größe des Stauraums, sondern auch die mögliche Zuladung gilt als Maß für die Transportkapazität eines Kombiwagens. In diesem Punkt ist der CX Break ebenfalls gut gerüstet, denn mit der zulässigen Belastung von 640 kg gibt er vergleichbaren Konkurrenten, wie beispielsweise dem Ford

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, um 30° nach vorn geneigt eingebaut, Bohrung x Hub 86 x 85,5 mm, Hubraum 1985 cm³, Verdichtungsverhältnis 9:1, Leistung 75,1 kW (102 PS) bei 6000/min, spezifische Leistung 37,8 kW/L (51,4 PS/L), maximales Drehmoment 152,1 Nm (15,5 mkg) bei 3000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000/min) 17,1 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Flüskeitskühlung mit Pumpe und Thermostat, thermostatisch gesteuerter Ventilator, Kühlsystem-Inhalt 11 Liter, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt Motor 5,8 Liter, Zweistufen-Vergaser Weber 34 DMTR 25, mechanische Benzinpumpe, 68 Liter-Tank im Heck, elektrische Anlage 12 V.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, mechanisch betätigte Einscheiben-Trokkenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen,: I. 3,166 (15,099), II. 1,833 (8,742), III. 1,133 (5,403), IV. 0,8 (3,815), R. 3,153 (15,037), Achsantrieb 4,769.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 3095 mm, Spur 1474/1390 mm, Außenmaße 4920 x 1730 x 1460 mm, Wendekreis links 11,5 m, rechts 11,8 m, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 480 Liter, bei umgeklapptem Rücksitz 908 Liter; Leergewicht (vollgetankt) 1430 kg, davon Vorderachse 880 kg, Hinterachse 550 kg, Gewichtsverteilung 61,5:38,5, zulässiges Gesamtgewicht 2070 kg, Zuladung 640 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 52,5 kW/t (14,0 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 42,4 kW/t (17,4 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	176,5 km/h
Beschleunigung	
0– 40 km/h	3,2 s
0– 60 km/h	6,0 s
0– 80 km/h	9,6 s
0–100 km/h	14,9 s
0–120 km/h	22,1 s
0–140 km/h	33,5 s
1 km mit stehendem Start	36,4 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)	
40– 60 km/h	9,0 s
40– 80 km/h	18,5 s
40–100 km/h	27,4 s
40–120 km/h	37,8 s
40–140 km/h	51,8 s
1 km ab 40 km/h	42,4 s

VERBRAUCH

Superbenzin	
Testverbrauch	12,9 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle	10 000 km
Ölwechsel alle	5 000 km

RICHTPREISE

CX 2000 Break	DM 20 450,–
CX 2200 Diesel Break	DM 21 900,–
CX Diesel Super Break	DM 23 550,–
CX 2400 Super Break	DM 21 850,–

HB ist mild und schmeckt

Eine Filtercigarette muß schmecken.
Und sie muß mild sein.
Diesen ausgewogenen Genuß bietet HB.
So wurde sie zur beliebtesten und
meistgerauchten Filtercigarette.

Nikotin 0,7 mg, Kondensat 14 mg (Durchschnittswerte nach DIN)

HB 513

Kurztest

Citroen CX Break

Granada Turnier (550 kg), klar das Nachsehen.

Zu den weiteren Vorzügen des CX Break gehört der geringe Einfluß, den die vorhandene Nutzlast auf Fahrkomfort und Fahreigenschaften ausübt. Denn dank seiner hydropneumatischen Federung und der automatischen Niveauregulierung stehen auch bei voller Zuladung die ganzen Federwege zur Verfügung. Außerdem paßt sich die Federhärte dem jeweiligen Belastungszustand an.

Im Fahrbetrieb zeigt der Break frontantriebstypische Eigenschaften; er läuft mustergültig geradeaus und neigt bei Kurvengrenzgeschwindigkeiten relativ stark zum Untersteuern. Insgesamt stellt er geringe Ansprüche an das fahrerische Können. Noch bessere Qualitäten hat er in puncto Fahrkomfort zu bieten. Die hydraulische Federung schluckt Fahrbahnunebenheiten jeglichen Kalibers souverän und sichert zusammen mit den sehr bequemen Sitzen eine überaus kommode Art der Fortbewegung, wie man sie von einem Kombiwagen normalerweise nicht gewohnt ist.

Neben dem 66 PS (49 kW) starken Diesel-Motor und der neuen 2,4 Liter-Maschine mit 115 PS (85 kW) Leistung steht auch das bekannte 102 PS-Triebwerk (1985 cm³) als Antriebsquelle für den Break zur Verfügung. Dieser Motor war auch im Testwagen installiert und hinterließ insgesamt einen guten Eindruck.

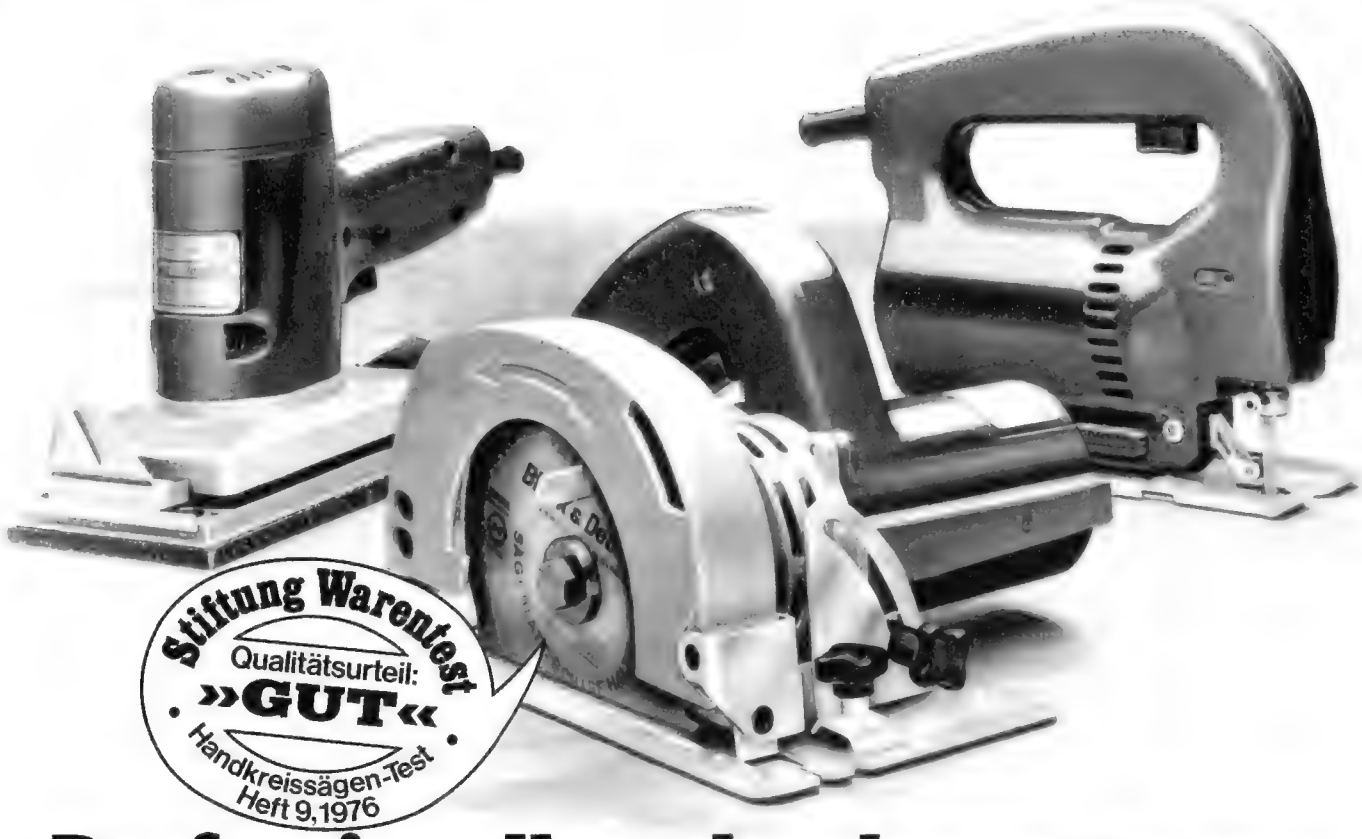
Daß der Break für die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 rund zwei Sekunden mehr benötigte als die gleich starke Limousine, ist auf sein um 130 kg höheres Eigengewicht zurückzuführen. In der Höchstgeschwindigkeit erwies er sich als nahezu ebenbürtig und lief 176,5 km/h. Sein Verbrauch von durchschnittlich 12,9 Litern Superbenzin kann in Relation zu Fahrleistungen, Größe und Gewicht als sehr günstig gelten.

Der serienmäßig mit Heckscheibenwischer und zweitem Außenspiegel ausgerüstete CX 2000 Break stellt fraglos ein attraktives und preiswertes Angebot in der gehobenen Kombi-Klasse dar. Er kostet 20 450 Mark, dafür bekommt man bei keinem anderen Hersteller ein Auto, das die Vorzüge einer komfortablen Limousine und eines geräumigen Transporters in so vorbildlicher Weise in sich vereint. *W. S.*

Beim Break ist der Radstand 25 cm und die Karosserie 29 cm länger als bei der CX-Limousine

Black & Decker®

Vollmotorisierte Master-Maschinen.



Professioneller, aber kaum teurer als viele umständliche Zusatzgeräte.

Zusatzgeräte verdienen ihren Namen zu Recht: Sie machen zusätzliche Arbeit.

Master-Maschinen dagegen sind ohne jeden Umbau immer sofort einsatzbereit. Knopfdruck – und los geht's. Denn jede Master-Maschine hat einen eigenen leistungsstarken Motor, damit Sie schnell, genau und handlich arbeiten können.

Warum entscheiden sich 2/3 aller Heimwerker beim Kauf solcher Motor-Geräte für Black & Decker?

Das hat seine Gründe. Denn Black & Decker hat Handwerker-Qualität für Heimwerker erschwinglich gemacht.

Black & Decker produziert in seinem modernen Werk in Idstein/Ts. diese Maschinen in hohen Stückzahlen, auf vollautomatischen Anlagen, nach rationellsten Fertigungsmethoden.

Diese Anlagen arbeiten präzise und schnell und ermöglichen die günstigen Black & Decker Preise.

Das ist ein Vorzug, der Ihnen zugute kommt.

Black & Decker kann als einziger Hersteller sogar eine einjährige Vollgarantie für Master-Maschinen mit eigenem Motor bieten, obwohl diese kaum teurer sind als manche motorlose Zusatzgeräte anderer Hersteller.

119,-*

Master-Handkreissäge DN 55
450 Watt-Motor. Leerlaufdrehzahl 3 000 U/min. Schnittiefe 35 mm. Stufenlose Gehrungseinstellung bis 45 Grad.

105,-*

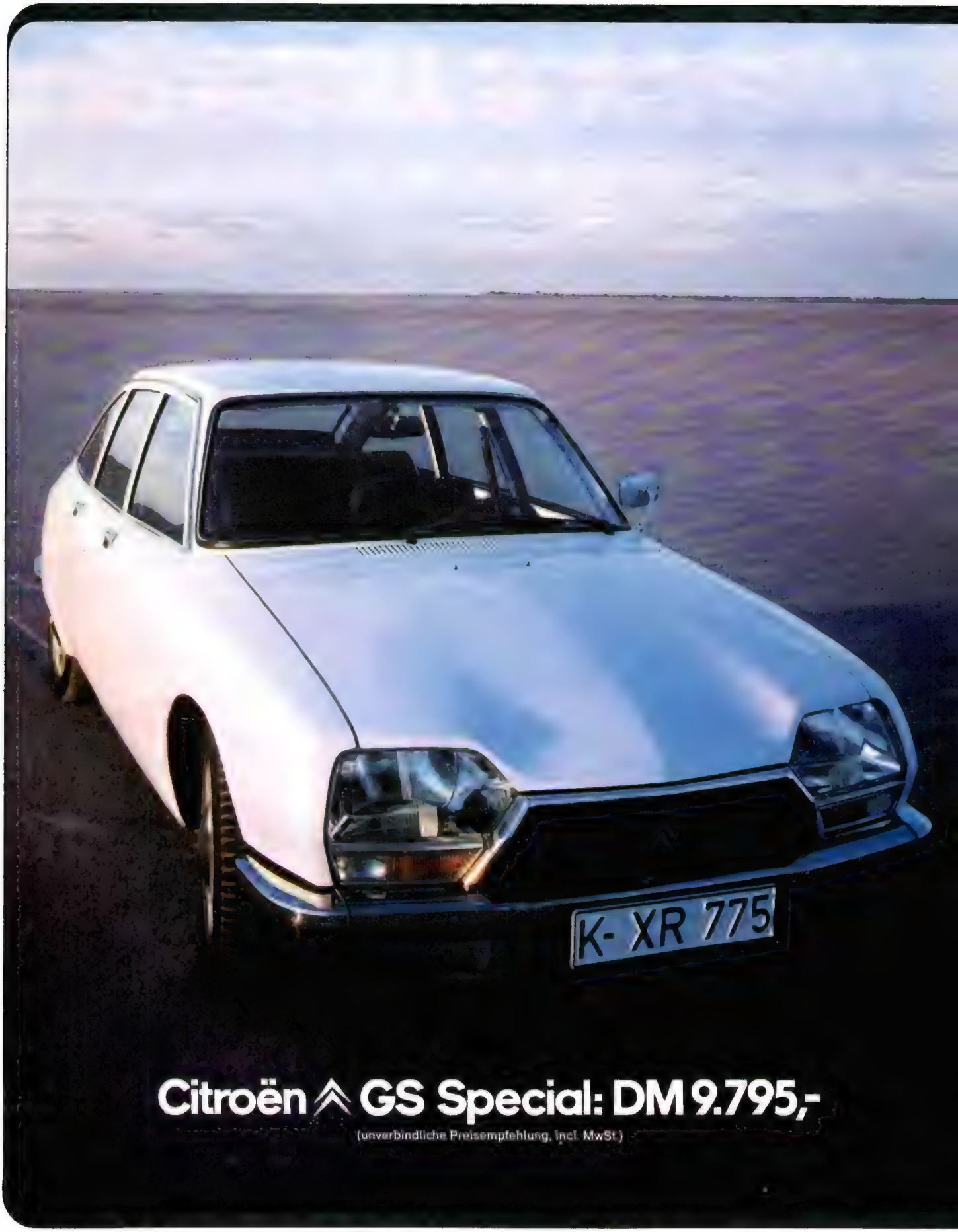
Master-Vibrationsschleifer DN 46
Hohe Schleifgeschwindigkeit mit 16.000 U/min.
Schleiffläche 195 x 93 mm

119,-*

Master-Stichsäge DN 35
330 Watt-Motor. Schnittiefe in Holz 40 mm. Schnittiefe in Stahl 2 mm
Stufenlose Gehrungseinstellung bis 45 Grad.

Außerdem gibt es im Master-Programm: Hobel, Oberfräsen, Winkelschleifer, Spritzpistolen, Doppelschleifbock und Bohrmaschinen.

* Unverbindliche Preisempfehlung



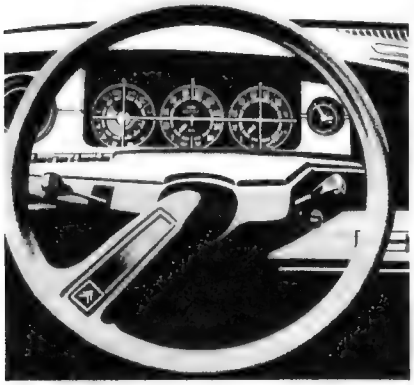
Citroën GS Special: DM 9.795,-

(unverbindliche Preisempfehlung, incl. MwSt.)

Die neuen Citroën GS-Modelle '77:

Weniger sollten Sie sich in der Mittelklasse nicht bieten lassen. Und mehr sollten Sie auch nicht bezahlen.

Rundinstrumente:



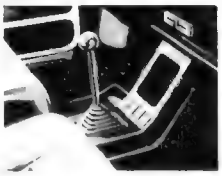
Übersichtlich und blendfrei liegen alle wichtigen Armaturen im Blickfeld des GS-Fahrers. Tageskilometerzähler, Quarz-Zeituhr und Kontrolleuchte für Starterzug sind serienmäßig.

Sicherheits-Lenkrad:
Das gepolsterte Einspeichen-Lenkrad des GS entspricht modernsten Sicherheitsanforderungen.

Automatik-Sicherheitsgurte:
Der GS macht das Anschnallen bequem.

Ruhesitze:
Zwei Handgriffe und im GS entstehen zwei bequeme Ruheflächen.

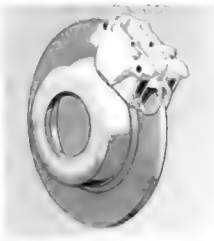
Mittelkonsole-Ablage:
Für Fahrer und Beifahrer gleichermaßen leicht erreichbare Ablagemöglichkeit.



Vier Türen:
Bequemer Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste durch 4 Türen – bei einem GS serienmäßige Selbstverständlichkeit.

Heizbare Heckscheibe:
Ungetrübte Sicht nach hinten bei allen Außentemperaturen.

4 Scheibenbremsen:



Das Bremssystem mit Scheibenbremsen an allen Rädern bringt den GS aus jeder Geschwindigkeit sicher zum Stehen. Abgenutzte Bremsbeläge werden von einer Kontrolleuchte angezeigt.

Verstärkte Bremskraft:
160 Atü aus dem Hochdruck-System der Hydropneumatik verstärken die Bremskraft des GS. Über ein Verteilerventil wird die Wirksamkeit immer optimal reguliert.

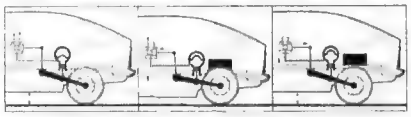
Bremskraftregler:
Ein lastabhängiger Bremskraftregler verhindert das Überbremsen der Hinterräder.

Stahlgürtelreifen:
Ein GS kommt damit serienmäßig.

Unterbodenschutz:
Weil Steinschlag Korrosion nach sich zieht, wird die GS-Bodenfläche schon im Werk mit einer Schutzschicht versehen.

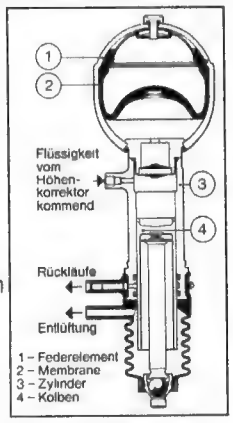
Hohlraumversiegelung:
Rost, der sich von innen nach außen frißt, ist der schlimmste Feind des Autos. Im GS hat er keine Chance – Citroën hat alle Hohlräume versiegelt.

Verstellbare Bodenfreiheit:
Mit einem kleinen Hebel an der Mittelkonsole läßt sich die Bodenfreiheit des GS in drei verschiedene Höhen einstellen. Das macht ihn bei Bedarf geländegängig und erleichtert den Reifenwechsel.



Einzelradaufhängung:
Ein Plus an aktiver Fahrsicherheit, das in Abstimmung mit der hydropneumatischen Federung die Bodenhaftung des GS optimiert. Für die Spursicherheit garantiert der Frontantrieb.

Sicherheitsfahrwerk mit hydropneumatischer Federung:
Dieses von Citroën seit 22 Jahren perfektionierte Federungssystem zeichnet hauptverantwortlich für die einmalige Straßenlage des GS. Gaspolster übernehmen die Funktion sonst üblicher Stahlfedern. Sie sorgen dafür, daß der Wagen auch in extremen Situationen nie den Bodenkontakt verliert. Beladen oder unbeladen.



Der automatische Niveauausgleich hält die Bodenfreiheit konstant. Die Fahrsicherheit bleibt unbeirrt und unverändert.

Weniger sollten Sie sich in der Mittelklasse nicht bieten lassen. Und mehr sollten Sie auch nicht bezahlen.

Citroën GS '77: GS Special (54 PS), GS X (54 PS), GS Club (58 PS), GS Pallas (58 PS), GS Break (58 PS), GS X 2 (63 PS).

Citroën ≫ Fahren wie Gott in Frankreich.

Citroën: Jahresgarantie ohne km-Begrenzung.

Citroën Automobil AG, Postfach 90 30 80, 5000 Köln 90. In Europa 9.000 Service-Stationen. Citroën empfiehlt TOTAL.

CITROËN ≫ GS

Neues Zubehör

Vom Lederlenkrad bis zum Integralhelm.

Silberpfeil

Für Autos der gehobenen Klasse bietet die Firma ati-Wetzlar jetzt ein neues Lederlenkrad mit einem Durchmesser von 390 Millimeter zum nachträglichen Einbau an. Das handvernähte Vierspeichen-Lenkrad, das den Namen Silberpfeil trägt, ist weich gepolstert; im Daumenschutz der Speichen sitzen die vier Huptasten.

Gutachten des Technischen Überwachungsvereins liegen für die Sechszylinder BMW-Modelle 2500 bis 3.3 Li, für sämtliche Mercedes-Benz-Typen mit Ausnahme des Mercedes 600 sowie für die Opel-Modelle Admiral und Diplomat vor. Der empfohlene Richtpreis beträgt 321,90 Mark. Hersteller und Vertrieb: Firma ati-Wetzlar, Wetzlarer Straße 96, 6334 Naunheim bei Wetzlar.

Für die Oberklasse: Lederlenkrad

Gepäcknetz

Neu auf dem Markt ist ein von der Kasseler Firma Wolfgang Schott (wsk) hergestelltes elastisches Gepäcknetz. Das leuchtend rote Netz hat zwölf unzerbrechliche Befestigungshaken und sichert auf dem Dachgepäckträger mitgeführte Gegenstände wie Koffer, Reisetaschen oder Kinderfahrräder.

Der Preis des sehr dehnbaren Netzes, das einen robusten Eindruck macht, beträgt inclusive Mehrwertsteuer ca. 22 Mark. Vertrieb: Firma wsk, Brabanterstraße 31, 35 Kassel-Wilhelmshöhe oder Fachhandel.

Sichert Gepäckstücke: elastisches Netz

Koffer-Set

Das Frankfurter Versandhaus Neckermann bietet jetzt einen praktischen Auto-Koffer-Set aus Kunstleder an. Der komplette Carcraft-Satz umfaßt fünf Koffer zwischen 60 und 80 cm Größe, eine Reisetasche und einen Bordkoffer. Die Koffer lassen sich nach der Reise ineinanderlegen und beanspruchen so nur den Raum des größten.

Da sich der siebenteilige Koffersatz nicht in jedem Auto unterbringen läßt, hat Neckermann für 35 verschiedene Auto-Typen spezielle Packanleitungen ausgearbeitet. Für den VW Polo umfaßt der Satz beispielsweise drei Koffer (Preis 139 Mark); Besitzer größerer Limousinen (BMW, Mercedes-Benz oder Fiat 130) können den siebenteiligen Koffersatz (Preis 324 Mark) unterbringen. Vertrieb: Neckermann, Hanauer Landstraße 360, 6000 Frankfurt.

Praktisch: siebenteiliger Koffersatz

Guter Schutz

Motorradfahrer, die sich für einen Schutzhelm interessieren, haben die Qual der Wahl, denn das Angebot ist beträchtlich geworden. Ein Helm, der sich unter den rennfahrenden Akteuren besonderer Beliebtheit erfreut, ist der italienische Nava-Integralhelm.

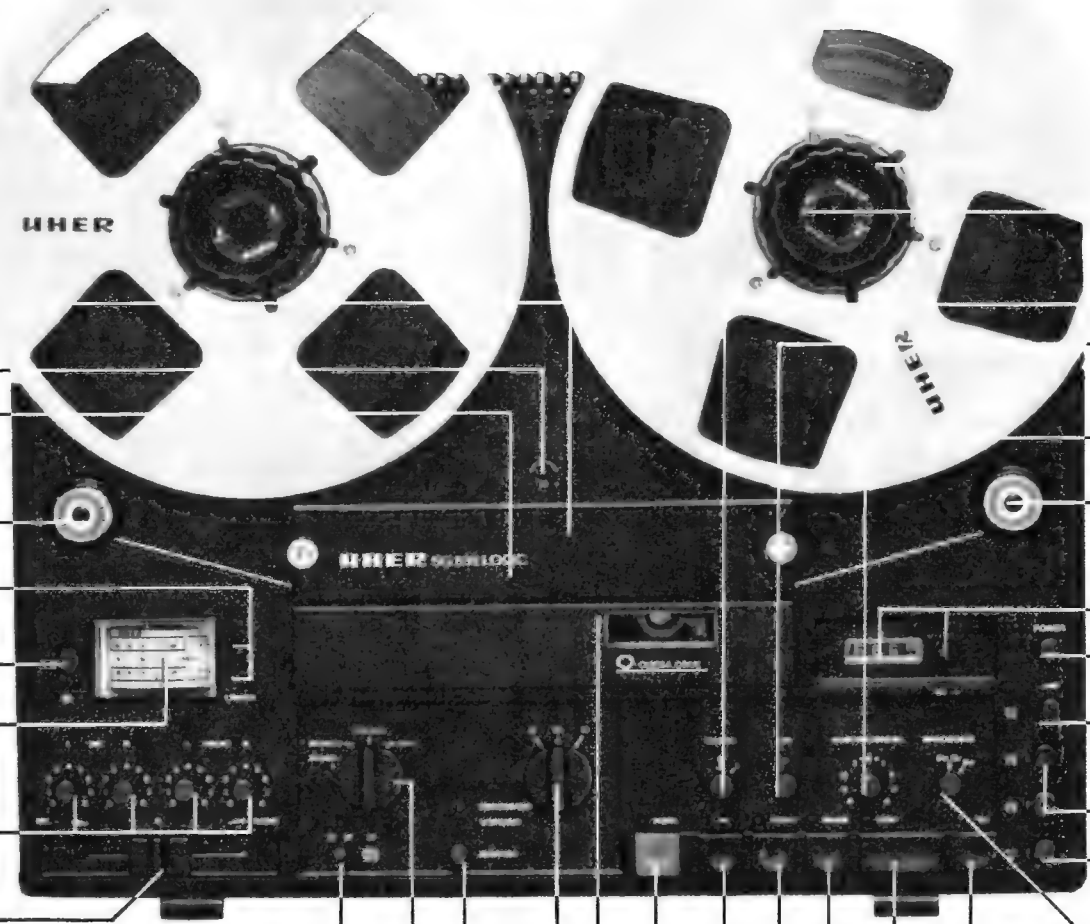
Formschön: Motorrad-Integralhelm

Fotos: Binder

Der formschöne, 1250 Gramm schwere Kopfschutz besteht aus Polycarbonat und zeichnet sich durch eine sehr gute Polsterung und guten Sitz aus. Dank des großen Sichtfeldausschnitts eignet sich dieser Helm gut für Brillenträger. Der Nava-Kopfschutz, dessen Schale rundherum vier Millimeter dick ist, ist hinten nicht ausgeschnitten – er verfügt jedoch über ausreichende Nackenfreiheit.

Der in verschiedenen Farben lieferbare Helm kostet 148,50 Mark. Vertrieb: Firma Wolfgang Kucera, Gutenbergstraße 1, 7022 Echterdingen. *kw*

UHER



Anschlußbuchsen (auf der Rückseite) für Radio/Phono, Fernsteuerbuchse, Monitorbuchse Phono, Dia und Schmalfilmbuchse

Auswechselbarer Tonkopfträger 2/4 Spur mit Langlebensdauer-Tonköpfen

Regler für Bandgeschwindigkeits-Abweichung

Wiedergabekopf-Feineinstellung

Weglose Bandzugregelung (Bandzugsensor) mit 50 Hz Stroboskopscheibe

Limiter, abschaltbar mit Leuchtdioden-Anzeige

Stereo-Mikrofon-Anschluß für Niedervolt-Kondensator-Mikrofone und niederohmige Dynamische Mikrofone

Aussteuerungsinstrument mit Spitzenwertanzeige

Je 2 Vorpegelregler für Mikrofon- bzw. Radio/Phono-Eingang

Master-Regler Umblendregler von Mikro auf Radio/Phono mit rastender Nullstellung

Computergesteuertes 4-Motoren-Laufwerk

Umschalttaste für Spulengröße 13/18 cm ø auf 26,5 cm ø mit Leuchtdioden-Anzeige.

Betriebsartenschalter

Monitor-Schalter mit Leuchtdioden-Anzeige

Wahlschalter für 3 Bandgeschwindigkeiten

Elektronisch verriegelte Tipptasten mit Leuchtdioden-Anzeige für:
Aufnahme
schneller Rücklauf
Start
Pause
Stop
schneller Vorlauf

Neues Band-antriebssystem OMEGA DRIVE

NAB-Adapter (Z 800)

Bandspulen-Arretierung

Cueing Schalter ermöglicht manuelles Bewegen der Spulen. Wichtig zum cuttern der Bänder

Dia-Impulstaste

Ausgangspegelregler für Radioausgang (Regelbereich ± 3,5 dB)

Weglose Bandzugregelung (Bandzugsensor) mit 60 Hz Stroboskop scheibe

Zählwerk mit Folienstop-Automatik

Netzschalter Ein/Aus

Lautstärkeregler für Stereo-Kopfhörer

Anschlußbuchsen für 2 Stereo-Kopfhörer

Überspielbuchse

Bandsortenwahlschalter für Normal- oder Ferrochrome-Band

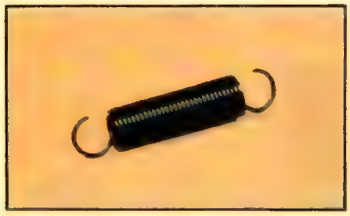
UHER

Stand der Tonbandtechnik

Dauertest

Fiat 131 S 1600

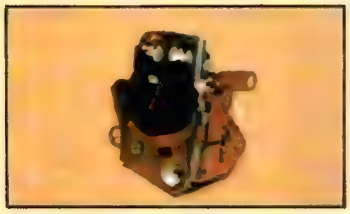
Die gebrochene Gasrückholfeder mußte bei km-Stand 5 486 ersetzt werden.



Dreimal wurden die Bremsklötze der vorderen Scheibenbremsen erneuert.

Der Anlasser wurde nach 55 017 km überprüft, ein lockeres Kabel befestigt.

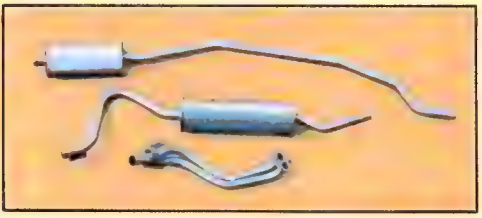
Im Rahmen der 30 000 km-Inspektion wurden die vorderen Bremsscheiben ersetzt.



Ständigen Ärger bereiteten die schwergängigen Türschlösser.

Der defekte Öldruckschalter mußte bei km-Stand 45 766 ausgewechselt werden.

Zweimal mußte die komplette Auspuffanlage anläßlich der jeweiligen Inspektionen befestigt werden.



Die nicht korrekt arbeitende Heizungs- und Lüftungsbetätigung wurde gängig gemacht.

Fotos: Seufert

Randstörungen

Kleine Mängel trübten den guten Gesamteindruck.

Fiat, bis Ende 1972 Importeur Nummer 1 in der Bundesrepublik, hatte in den vergangenen vier Jahren wenig Grund zur Freude: Das Geschäft in der Mittelklasse stagnierte, und die Italiener rutschten in der Rangliste der Importeure auf Platz zwei hinter Renault.

Zwei Gründe waren es, die den Absturz von Fiat verursachten. Die Italiener gerieten wegen konstanter Lieferschwierigkeiten und wegen ihres schlechten Rufs in Mißkredit. Als rufschädigend hatten sich speziell die beiden Mittelklasse-Vertreter 124 und 125 erwiesen, die nach Aussage mancher Gebrauchtwagenhändler „bereits im Prospekt rosteten".

Abgelöst wurden die beiden korrosionsanfälligen Veteranen im Jahre 1972 durch den 125-Nachfolger 132 sowie Anfang 1975 durch den Fiat 131. Wunder konnte der nach dem größten Fiat-Werk in Turin mit dem Beinamen mirafiori (deutsch: Wunderblume) dekorierte Fiat 131 beim Kampf um Marktanteile bisher jedoch nicht vollbringen.

Die Turiner verkauften beispielsweise in den ersten sieben Monaten dieses Jahres auf dem deutschen Markt rund 20 000 Exemplare – der Hunderteinunddreißiger lag damit zwischen Renault 5 (18 822 Verkäufe) und VW Scirocco (20 909). Die für den Dauerlauf über eine Distanz von 50 000 Kilometern ausgewählte Version mit dem 1,6 Liter 75 PS (55,2 kW)-Motor erfreute sich dabei eines regeren Zuspruchs als der 55 PS (40,5 kW) starke Dreizehnhunderter.

Innerhalb der Fiat-Hierarchie kletterte der Neue jedoch steil nach oben und wurde Bestseller im Programm. Bis Ende Juli 1976 war fast jeder dritte im Bundesgebiet verkaufte Fiat-Neuwagen ein 131. Der abgelöste Fiat 124, von dem in rund achtjähriger Produktionszeit gut eineinhalb Millionen Exemplare gefertigt wurden, erreichte in den Jahren 1973 und 1974 einen Anteil von etwa zwölf Prozent am gesamten Fiat-Verkauf.

Imageverbessernde Maßnahmen gegen den Rost trugen zum Fortschritt in der Mittelklasse bei: Seit August 1975 liefert der deutsche Importeur alle Neuwagen mit einer zweijährigen Rostschutzgarantie aus, ohne die sonst während dieser Zeit übliche Nachbehandlung zu fordern.

Fiat scheute außerdem keine Kosten, um die Karosserie wirksam gegen vorzeitigen Korrosionsbefall zu schützen. Besonders gefährdete Partien wie Radkästen, Bodenblech und Hohlräume werden mit einer schwarzen PVC-Schicht und mit speziellen Wachspräparaten gegen Korrosion geschützt. Eine weitere Vorsorge-Maßnahme: Die Radkästen wurden zusätzlich mit Kunststoffeinsätzen ausgekleidet, um zu verhindern, daß aufgewirbelte Steine die Schutzschicht durchlöchern.

Karosserie: robust und geräumig

Tatsächlich haben sich die intensiven Maßnahmen gegen den Rostbefall grundsätzlich als erfolgreich erwiesen. An dem stets im Freien geparkten Dauertestwagen waren am Ende der rund zwölfmonatigen Testperiode größere Korrosionsstellen selten. Rost trat unter den seitlichen Chromleisten, an den Hintertüren im Bereich der Fenster und am linken hinteren Kotflügel auf. Im Zuge der umfangreichen Modellpflege hat Fiat Lackrisse an den Fensterholmen, die bei den ersten Modellen auftraten, in der

Dauertest

Fiat 131 S 1600

Serie durch Verschwemmen abgestellt.

Wie ein Fiat-Pressesprecher versicherte, wären sämtliche am Dauertestwagen aufgetretenen Roststellen nach zwei Jahren „nachhaltig und völlig kostenlos für den Kunden" beseitigt worden. Einschränkend muß jedoch angeführt werden, daß der Kampf von Fiat wider den Rost zwar Erfolge gezeigt hat, daß aber ein Opel Ascona, der zur gleichen Zeit wie der Fiat 131 einen Dauertest bei auto motor und sport absolvierte, nach 50 000 Kilometern äußerlich besser in Form war.

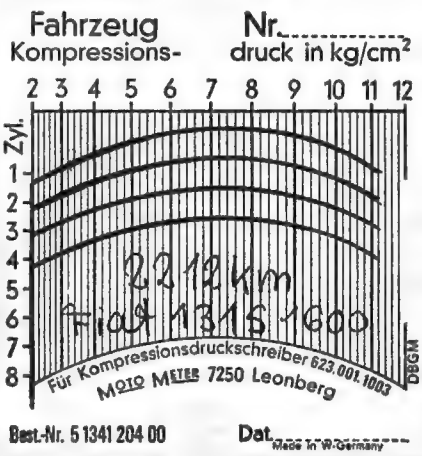
Ansonsten gingen die Strapazen des Dauertests an der geräumigen und übersichtlichen Karosserie ziemlich spurlos vorüber. Türen und Hauben schlossen nach wie vor gut, und die Klappergeräusche hielten sich selbst auf schlechten Straßen in Grenzen.

Beanstandungen gab es am Ende der Prüfung allerdings bei den weich gepolsterten Sitzen. Insbesondere der Fahrersitz war nach 50 000 km stark durchgesessen, und der Bezug war sehr faltig. Außerdem wurden die Lendenwirbel des Fahrers ständig durch eine Metallstrebe in der Rückenlehne strapaziert.

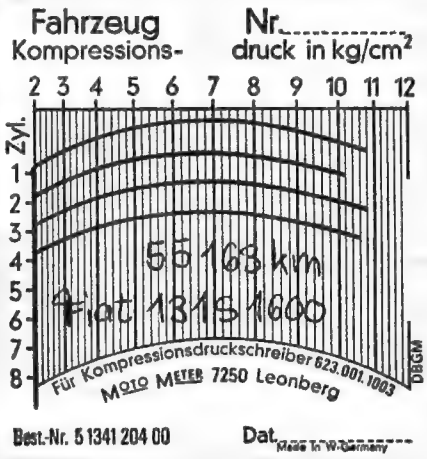
Steten Ärger bereiteten auch die schwergängigen Türschlösser, die häufig klemmten und die von der Vertragswerkstatt mehrmals mit einem Spezialfett (auf Kulanz) gangbar gemacht werden mußten. Ferner wurde die nicht korrekt arbeitende Heizungsbetätigung bei Kilometerstand 36416 für DM 42,18 instandgesetzt. Bei

Technische Daten und Meßwerte

KOMPRESSIONS-DIAGRAMME



bei km-Stand 2212



bei km-Stand 55 163

TESTWAGEN	Fiat 131 S 1600
Baujahr	1975
Fahrgestell-Nummer	74 030
km-Stand bei Übernahme	2 212
km-Stand bei Testende	57 575
Hubraum	1 585 cm³
Leistung	55,2 kW (75 PS) bei 5200/min
Verdichtungsverhältnis	9,2 : 1
Leergewicht vollgetankt	1 015 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1 450 kg
Zuladung	435 kg
Leistungsgewicht vollgetankt	54,4 kW/t (13,5 kg/PS)

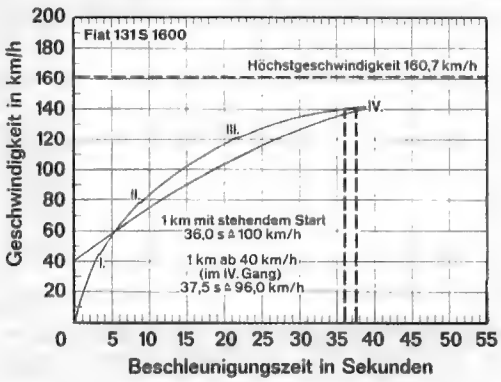
VERBRAUCH
(Unter verschiedenen Bedingungen ermittelte Grenzwerte)

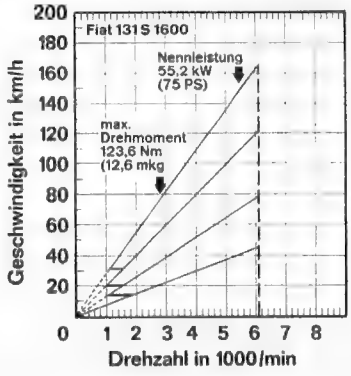
	Minimum L/100 km	Maximum L/100 km
Autobahn ca. 100 km/h	9,0	10,6
Autobahn ca. 135 km/h	12,4	13,5
Landstraße ca. 65 km/h	8,8	10,3
Landstraße ca. 80 km/h	11,3	13,2
Kurzstrecke	10,5	12,5

Testverbrauch über eine Strecke von 50 000 km 10,8 L/100 km (Superbenzin). Ölverbrauch 0,5 L/1000 km.

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung in s (auf effektive Geschwindigkeit, vollgetankt, 2 Personen)	Dauertest Anfang	Dauertest Mitte	Dauertest Ende
0– 40 km/h	2,9	2,7	2,9
0– 60 km/h	5,5	5,4	5,6
0– 80 km/h	9,0	8,8	9,1
0–100 km/h	14,4	14,0	14,4
0–120 km/h	21,7	21,3	21,2
0–140 km/h	34,4	36,1	35,3
1 km mit stehend. Start	36,0	36,0	36,0
Höchstgeschw. km/h	160,0	161,5	160,7





EW 476

Hier sehen Sie zum erstenmal, wie Schlagbohrmaschinen in Zukunft aussehen sollten.

Und damit Sie wissen, worauf es bei einer modernen Antriebsmaschine ankommt, sollten Sie sich den folgenden Text gut durchlesen.

Es sind Menschen, die mit Bohrmaschinen arbeiten.

Entsprechend sollten Bohrmaschinen den menschlichen Bedürfnissen angepaßt sein.

Das fängt beim Griff an. Er muß so gestaltet sein, daß er gut in der Hand liegt und auch bei längeren Arbeiten die Hand sowenig wie möglich ermüdet. Eine günstige Gewichtsverteilung verhindert zusätzlich das Bestreben der Maschine, sich aus der Hand winden zu wollen.

Der Druckschalter sollte so dimensioniert sein, daß er sicher zu bedienen ist und man sich nicht die Finger klemmt. In diesen Druckschalter sollte eine Abschaltautomatik als Überlastschutz eingebaut sein.

Das Gehäuse sollte aus glasfaserverstärktem Polyamid sein. (Es gibt immer noch billigere Kunststoffgehäuse, die unter Belastung weich werden und sich in Lösungsmitteln auflösen können.)

Obendrein bietet nur dieses Gehäuse doppelten Schutz vor elektrischem Strom. Sowohl vom Inneren der Maschine als auch von außen – zum Beispiel beim versehentlichen Anbohren stromführender Leitungen.

All diese Dinge finden Sie beim „Boxer", der neuen Antriebs-und-Schlagbohrmaschine von Bosch.

Ein 350-Watt-Motor mit einer Leistungsabgabe von 180 Watt sorgt für die nötige Kraft, und zwar auch, um alle Vorsatzgeräte damit anzutreiben. Unter der extrem hohen Schlagzahl von 47000 Schlägen pro Minute wird selbst der härteste Beton weich wie Butter.

Wieviel darf der Spaß kosten?

Bei diesen Leistungsmerkmalen werden Sie sich über den Preis wundern. Soviel sei nur gesagt: Der „Boxer" ist die preisgünstigste Antriebsmaschine, die Sie von Bosch bekommen können.

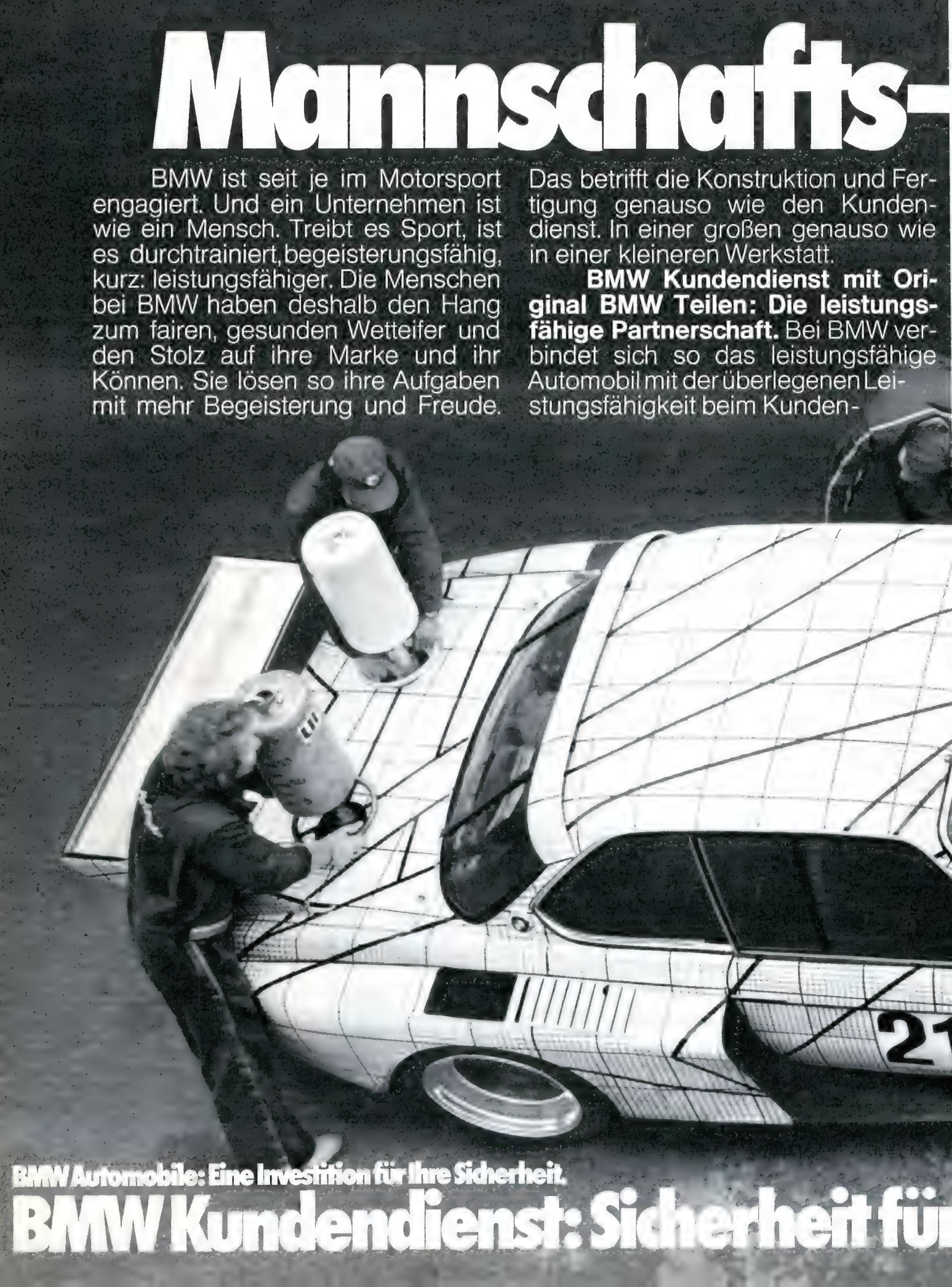
Der neue „Boxer" von Bosch. Bei Ihrem Fachhändler können Sie ihn ab sofort in die Hand nehmen.

BOSCH

Mannschafts-

BMW ist seit je im Motorsport engagiert. Und ein Unternehmen ist wie ein Mensch. Treibt es Sport, ist es durchtrainiert, begeisterungsfähig, kurz: leistungsfähiger. Die Menschen bei BMW haben deshalb den Hang zum fairen, gesunden Wetteifer und den Stolz auf ihre Marke und ihr Können. Sie lösen so ihre Aufgaben mit mehr Begeisterung und Freude. Das betrifft die Konstruktion und Fertigung genauso wie den Kundendienst. In einer großen genauso wie in einer kleineren Werkstatt.

BMW Kundendienst mit Original BMW Teilen: Die leistungsfähige Partnerschaft. Bei BMW verbindet sich so das leistungsfähige Automobil mit der überlegenen Leistungsfähigkeit beim Kunden-



BMW Automobile: Eine Investition für Ihre Sicherheit.

BMW Kundendienst: Sicherheit für

Meisterschaft.

dienst – als Fortsetzung des Prinzips der Hochwertigkeit nach dem Kauf.

Denn die Erhaltung von Zuverlässigkeit und Qualität Ihres BMW ist den besten Kundendienst mit Original BMW Teilen wert – als Grundlage für Sicherheit, Wertbeständigkeit und damit nicht zuletzt für den höheren Wiederverkaufswert.

Die Entscheidung für Ihren BMW ist der Beweis dafür, daß Sie bei der Wahl Ihres Automobils keine Kompromisse gemacht haben. Wenn Sie bei der Wartung genauso konsequent sind, bleibt trotz vieler scheinbar näher liegender Angebote der Weg zu den engagierten Spezialisten in Ihrer BMW Vertragswerkstatt das Naheliegende.

Ihre Investition.

BMW – Freude am Fahren

Lada 1200

Die Sensation in Preis und Ausstattung

In Deutschland getestet:

Stern 48/1974

Stern 18/1974

Deutsche Automobil Revue Nr. 6/7, 1976

Komfort: 4 Türen, Liegesitze, 2-stufiges Heiz- und Frischluftgebläse, beleuchteter Motor- und Kofferraum, Familien-Großkofferraum

Leistung: 60 DIN-PS aus 1198 ccm, 140 km/h, Normalbenzin

Motor: Obenliegende Nockenwelle, 5-fach gelagerte Kurbelwelle

Sicherheit: 2-Kreis-Bremssystem, Bremskraftregler, Scheibenbremsen vorne, Verbundglas vorne, Automatic-Gurte, Scheibenwischer mit Waschanlage und Intervallschaltung, ab 0,9 mm Stahlblech, Dauer-Unterbodenschutz

Garantie: 1 Jahr ohne Kilometerbegrenzung, Inspektionsintervall 10.000 km

...und das alles für nur DM 7.700,–*)

*) unverbindliche Preisempfehlung der Satra GmbH incl. MwSt. ab Importzentrum.

Lada 1200 Kombi
60 DIN-PS
aus 1198 ccm,
5 Türen, **nur DM**
8.500,–*)

Lada 1500
75 DIN-PS
aus 1442 ccm,
4 Türen, **nur DM**
9.500,–*)

Lada *das große Auto zum kleinen Preis*

Lada
Namhafte deutsche Autohäuser führen heute den Lada. Mehr als 400 Lada-Fachhändler bieten Ihnen Beratung, Probefahrt und Service. Einer ist bestimmt in Ihrer Nähe. Fordern Sie das aktuelle Händler-Verzeichnis an.

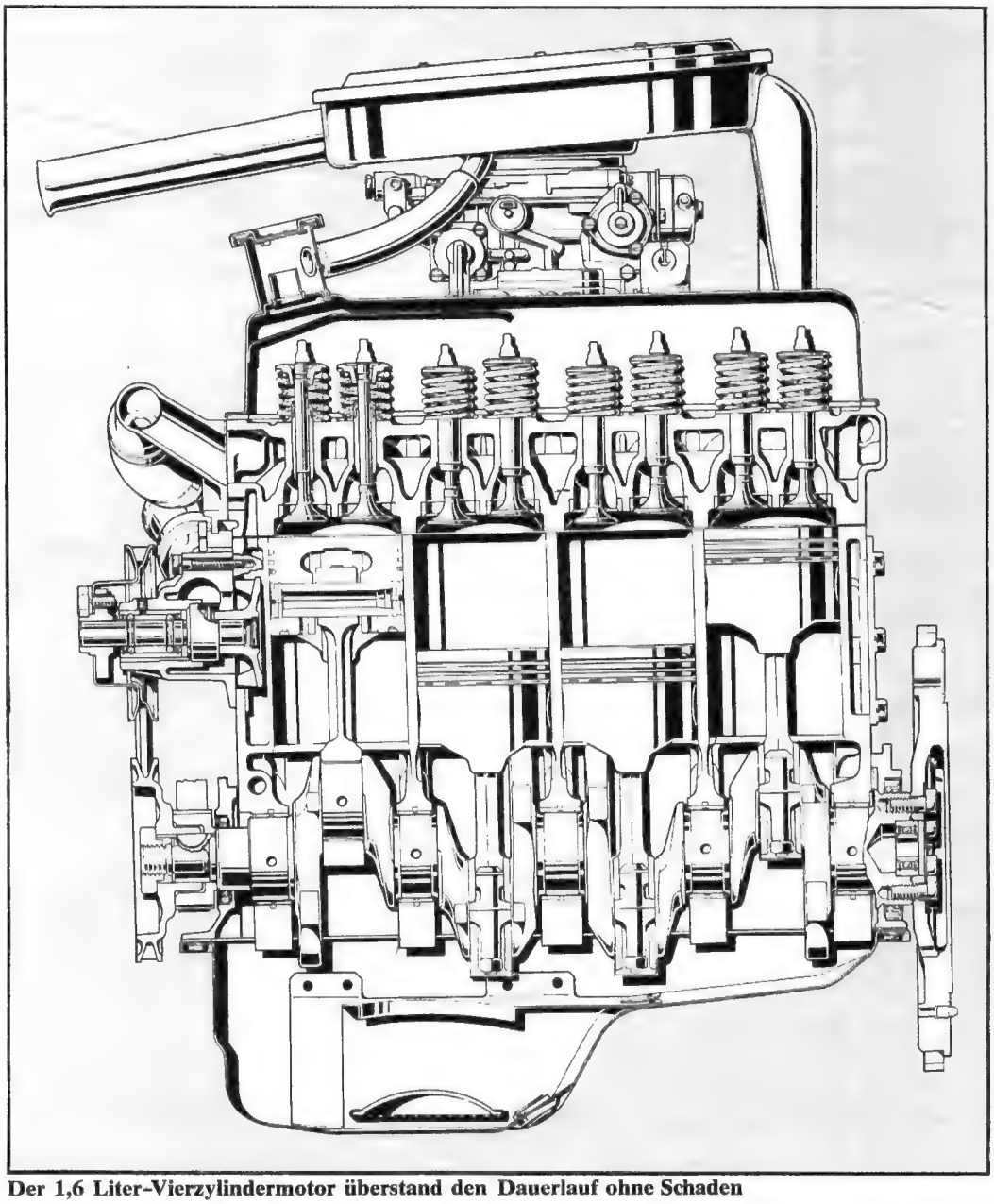
Gutschein
Ich bitte um das Lada-Händlerverzeichnis mit sämtlichen Service-Stationen des In- und Auslandes sowie um ausführliches Informations-Material.
Name: _____
Adresse: _____
(Bitte auf Postkarte kleben oder im Brief senden an den Lada-Allein-Importeur:
Satra GmbH,
Lessingstraße 60-62
2153 Neu Wulmstorf
bei Hamburg
Tel. 040/700651-52)
A5

dieser Gelegenheit wurde auch der Tankdeckel, dessen Kunststoffbeschichtung abblätterte, erneuert (DM 6,49).

Die Innenausstattung blieb von kleineren Mängeln ebenfalls nicht verschont: Der in der linken Hälfte des Armaturenbretts installierte Kippschalter löste sich erstmals nach 16 121 km aus seiner Halterung und wurde zum Preis von DM 7,99 repariert. Dieser Fehler trat während der Dauerprüfung noch einige Male auf. Nachhaltige Abhilfe erzielte Fiat, nachdem die Haltestifte für die Schalterabdeckung in der Serie verlängert wurden. Außerdem war der Aufrollmechanismus des linken Automatikgurts defekt, die Reparatur dieses Schadens erfolgte kostenlos. ▷

Testberichte über den Fiat 131 mirafiori in auto motor und sport

Heft 22/1974:
Fahrbericht Fiat 131 1300 und 1600
Heft 6/1975:
Test Fiat 131 1300 Special und 1600 Special
Heft 9/1976:
Fahrbericht Fiat Abarth 131 rally



Der 1,6 Liter-Vierzylindermotor überstand den Dauerlauf ohne Schaden

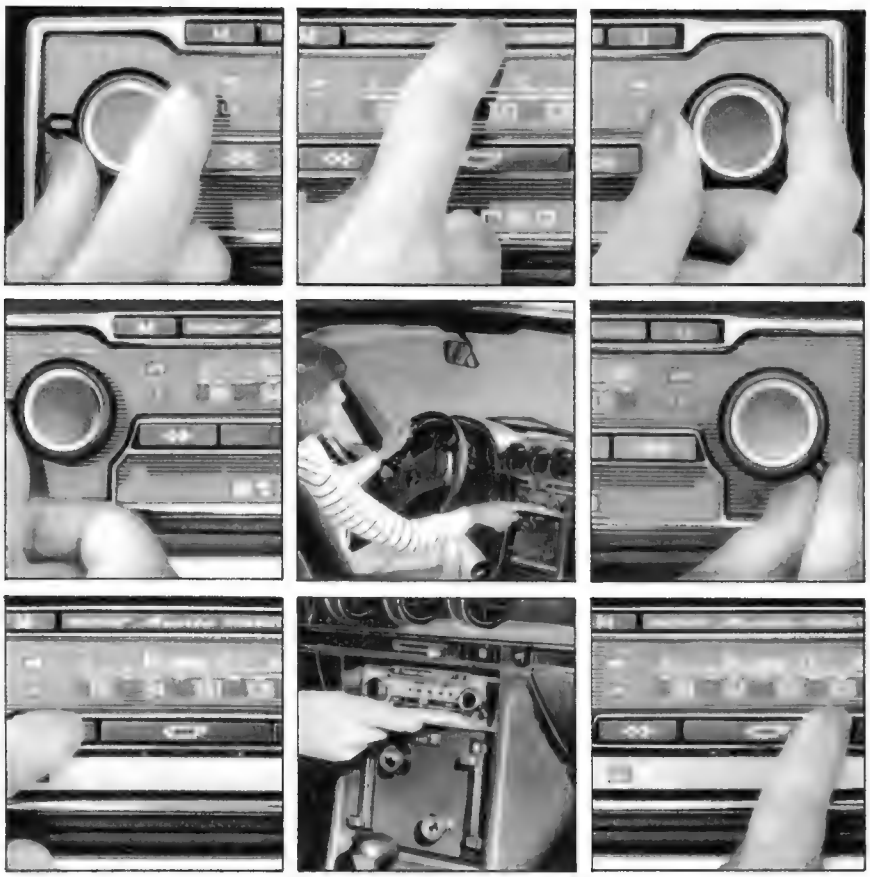
Anlaß zu Kritik gaben ferner die Türaufhalter und die Türfenster, die nach rund 40 000 Kilometer schwergängig waren. Diese beiden Mängel stellte Fiat schon frühzeitig durch eine Verbesserung der Serienproduktion ab: Die Türaufhalter wurden kräftiger dimensioniert, der Kurbelapparat und die Führungsleisten der Seitenfenster wurden modifiziert.

Positiv zu registrieren ist der Bedienungskomfort. Die im Armaturenbrett installierten Kippschalter sind mit leicht verständlichen Symbolen verwechslungssicher gekennzeichnet und liegen sehr griffgünstig, so daß sie auch vom angeschnallten Fahrer problemlos zu erreichen sind. Gleiches gilt für den günstig an der Lenksäule placierten Hebel für den zweistufigen Schei-

Seine 50 000 Kilometer sammelte der Dauertest-Fiat vorwiegend im harten Alltagsbetrieb

Zu den Vorzügen des Fiat 131 zählt die übersichtliche und geräumige Karosserie

BECKER –
und der spezielle Bedienkomfort:



Sie sind gewohnt, Ansprüche zu stellen. Höchste Ansprüche. Gerade wenn es um ein Autoradio geht. Und da wir als Spezialisten seit fast 30 Jahren Autoradios bauen, wissen wir aus Erfahrung, wie der 'Bedienkomfort' bei einem Autoradio sein muß, um höchste Ansprüche zu erfüllen.
Auch Ihre!

Es gibt eine Fülle von Bedienvorteilen bei BECKER-Autoradios. Von Gerät zu Gerät unterschiedlich. Technisch, leistungsbezogen. Z.B. beim BECKER MEXICO CASSETTE VOLL-STEREO! Einem Gerät mit Mono- und Stereo-Empfang und einem integrierten Stereo-Cassettenteil mit automatischem Cassettenauswurf. Aufprallsichere Bedienelemente. Drehknopf für Ein/Aus und Lautstärkeregelung. Stufenlose Klangregelung durch Hebel. Breite Drucktaste für automatischen Sendersuchlauf. Drehknopf zur Senderhandabstimmung. Empfindlichkeitsschalter zum Selektieren der Sender. Schneller, rastbarer Vor- und Rücklauf und Cassetten-Auswurftaste. Und der Bedienkomfort eines BECKER-Autoradios ist mit ein wichtiger Faktor für Ihre Sicherheit: Die Bedienung ist so einfach und zweckmäßig, daß Ihre Aufmerksamkeit voll auf das Verkehrsgeschehen gerichtet bleibt.

Fragen Sie bei Ihrem Fachhändler nach der »BECKER-Autoradio-Broschüre '76«. Sie wird Ihnen helfen, eine Vorwahl zu treffen. Natürlich senden wir Ihnen diese auch gern kostenlos zu. Schreiben Sie uns.

AMS 10-76-8-2

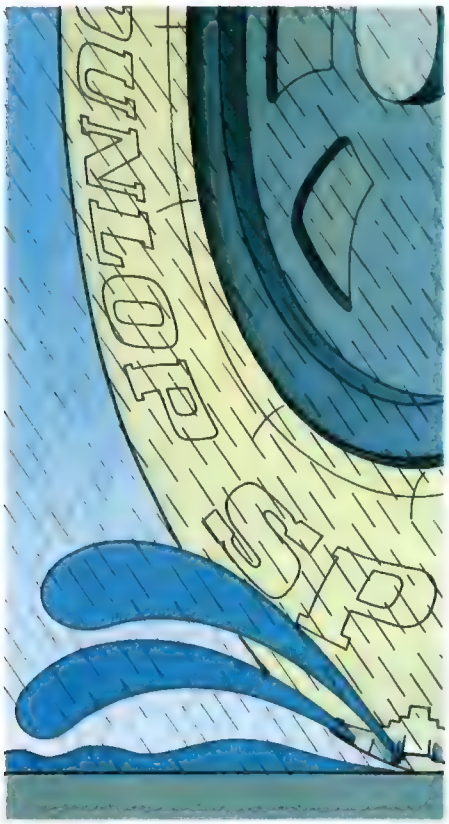
BECKER AUTORADIO

BECKER AUTORADIOWERK GMBH
D 7516 KARLSBAD 2

Der Klang und die Technik

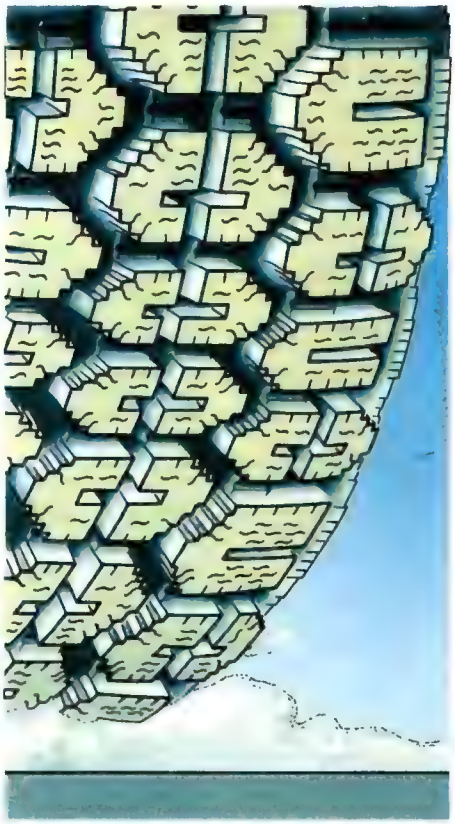
BECKER BAUT AUCH AUTOTELEFONE
SOWIE FUNK- UND NAVIGATIONSGERÄTE FÜR DIE LUFTFAHRT.

Das Schlechtwetter-Paket von Dunlop. Gegen Regen, Glätte, Matsch und Schnee.



1. Gegen Regen: Breite und tiefe Stollenzwischenräume im Profil des Dunlop SP 66 M&S sorgen für schnelle Entwässerung. Mit Längs- und Quernuten zusammen wirken sie gegen Aquaplaning.

2. Gegen Schnee: Die wechselweise Anordnung von runden Schulterstollen und Spurkantenstollen entlang der Schulter macht den Dunlop SP 66 M&S griffiger auf Tiefschnee.



3. Gegen Glätte und Matsch: Die kälteelastische Haftmischung des Dunlop SP 66 M&S erhöht die Rutschsicherheit und verbessert die Haftung auf glitschigen Straßen.

Ein Blick genügt, um zu sehen, daß die breiten und tiefen Stollenzwischenräume des Dunlop SP 66 M&S viel Wasser vertragen können.

Die Längsnuten nehmen das Wasser auf und leiten es nach hinten ab. Gleichzeitig wird überschüssiges Wasser mit Hilfe der Quernuten, wie durch Seitenkanäle, rechts und links abgeführt.

So ist der Dunlop SP 66 M&S ein aktiver Sicherheitsbeitrag auf regennassen Straßen und bei Aquaplaning-Gefahren.

*) Bei den bei uns vorherrschenden Temperaturen um den Gefrierpunkt ist kein moderner Haftreifen den früheren Spikesreifen auf Glatteis ebenbürtig. Die neue Generation von Haftreifen, zu der der Dunlop SP 66 M&S zählt, ist jedoch nach dem generellen Verbot der Spikesreifen die beste Lösung.

Für Fahrten im Tiefschnee hat der Dunlop SP 66 M&S ein ausgesprochenes Kletterprofil: Rundschulter- und Spurkantenstollen entlang der Reifenschulter. Die Rundschulterstollen helfen Ihnen aus verharschten Spurrillen heraus. Die Spurkantenstollen haben die Aufgabe, die Spur zu halten; sie erhöhen die Sicherheit gegen seitliches Ausbrechen bei Schneeglätte. Markante Quernuten verkürzen den Bremsweg im Schnee.

Dabei reinigt das Profil sich von selbst, so daß der Schnee die Zwischenräume nicht verstopfen kann.

Wechselweise angeordnete Profilblöcke sorgen für hohe Griffigkeit bei Schneeglätte und Matsch. Die tiefen Kanäle im Profil nehmen den Matsch auf und verdrängen ihn nach außen.

Eine spezielle Haftmischung und richtungsorientierte Lamellen-Schnitte erhöhen Ihre Sicherheit auf glitschigen Straßen. Außer auf Eis ist der Dunlop SP 66 M&S jedem früheren Spikesreifen*) überlegen.

Auch dann, wenn die Straßen trocken bleiben: Schließlich ist er ein moderner Stahlgürtel-Reifen und kann bis 160 km/h schnell gefahren werden.

DUNLOP SP
STAHLGÜRTEL

Der Dunlop SP 66 M&S. Viel Profil gegen Regen, Glätte, Matsch und Schnee.

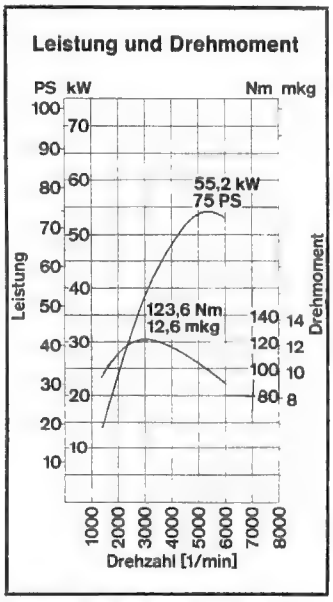
benwischer mit Intervallschaltung und für die Scheibenwaschanlage.

Vom Ausstattungsumfang her konnte der Fiat 131 Special voll befriedigen, zumal die Italiener ihr reichhaltiges Angebot an serienmäßigen Zutaten ab April 1975 noch durch eine heizbare Heckscheibe komplettierten. Von der Qualität her ließ die Ausstattung des Mittelklassewagens jedoch – wie auch aus der Störungstabelle ersichtlich wird – einige Wünsche übrig.

Motor: gesund und munter

Angetrieben wurde der Prüfling von einem 1,6 Liter-Triebwerk mit 75 PS (55,2 kW) Leistung. Bei diesem Motor handelt es sich um eine modifizierte Variante des Vorgängermodells 124.

Unverändert übernahmen die Fiat-Techniker den Block des betagten Stoßstangenmotors. Ansonsten wurde das Triebwerk jedoch kräftig überarbeitet und modernisiert. Neu entwickelt wurde ein Aluminium-Zylinderkopf mit verbesserter Brennraumform. Außerdem leisteten sich die Italiener ein Novum: Im Interesse geringerer Geräuschentwicklung erfolgt der Antrieb der seitlichen Nockenwellen durch einen außenliegenden Kunststoff-Zahnriemen.



Der 75 PS-Motor des Fiat 131 S 1600 erreicht seine Maximal-Leistung bei 5200/min.

Der vergleichsweise simple Motor entpuppte sich im harten Alltag als zuverlässiger Zeitgenosse und war das gesundeste Bauteil am ganzen Auto. Er entfaltete seine Leistung ohne Zögern und reagierte spontan auf jede Bewegung des Gaspedals. Einzige Einschränkung: Im oberen Drehzahlbereich war der Geräuschpegel sehr hoch.

Zu Beginn der Dauertest-Prüfung hatte das Triebwerk mit schlechten Kaltlaufeigenschaften aufgewartet. Dieses Ärgernis konnte jedoch anläßlich der ersten Inspektion von der Werkstatt abgestellt werden.

Störungen im Motorbereich gab es lediglich bei der Gasrückholfeder sowie der Auspuffanlage. Nachdem Fiat anstelle der harten Gasrückholfeder weichere Exemplare verwendete, war dieser Mangel behoben. Außerdem mußte der Auspuff anläßlich der vorgeschriebenen Inspektionen zweimal gerichtet werden, was bei Kilometerstand 12 436 mit DM 8,21 und bei

Kosten

Richtpreis			
Fiat 131 Special 1600 viertürig		DM	11 820,–
Festkosten pro Jahr			
Kfz-Steuer		DM	230,40
Haftpflicht-Versicherung[1])		DM	765,50
Teilkasko-Versicherung[2])		DM	68,30
Vollkasko-Versicherung[3])		DM	695,10
Betriebskosten (Dauertestwagen) für 50 000 km			
Benzinbedarf	5416 L Superbenzin	DM	5 193,78
Ölbedarf	43,5 L	DM	330,60
Reifenbedarf	1 Satz Winterreifen Dunlop SP 66 Icegrip (50 Prozent Restprofil)	DM	194,28
Reparaturen		DM	396,05
Wartung (ohne Öl)		DM	876,21
Gesamtkosten	DM 6 990,92	≙	14,0 Pf/km
Gesamtkosten abzüglich Benzin, Öl und Reifen	DM 1 272,26	≙	2,5 Pf/km

[1]) ≙ Schadenfreiheitsklasse 1 (100 Prozent), Tarif G 1 grün, Deckungssumme 1 Million Mark; [2]) Typklasse 16; [3]) Schadenfreiheitsklasse 1 (100 Prozent), Selbstbeteiligung 650 Mark.

Der Dunlop SP 66 M&S, wie ihn die Fachpresse sieht.

ADAC motorwelt test

„Auf Schnee sehr gut, bei Nässe gut, auf Eis zufriedenstellend, auf trockener Straße gut, im Schnellauf sehr gut." (ADAC Motorwelt/Stiftung Warentest 9/75).

MOTOR REISE REVUE

AvD

„Seine guten Allround-Eigenschaften brachten dem Dunlop SP 66 M&S den Gesamtsieg. Er leistete sich keinen Patzer, war stets auf den vorderen Plätzen zu finden, schlug sich bei winterlichen Bedingungen tapfer und trumpfte dann auf nasser und trockener Fahrbahn groß auf." (Motor Reise Revue des AvD 5/75).

GUTE FAHRT

Der Winterreifen-Test der Audi-Versuchsabteilung brachte dem Dunlop SP 66 M&S das Urteil: „besonders empfehlenswert". (Gute Fahrt 12/75).

Auto ZEITUNG

„Dieser neue Winterreifen besticht durch seine guten bis hervorragenden Eigenschaften bei allen Nässeprüfungen. . . Er bringt das Fahrzeug auf Asphalt mit dem kürzesten Bremsweg zum Stehen." (Auto Zeitung 24+25/74).

auto motor sport

„Neu entwickelter Haftreifen mit besonders hoher Schnellauf-Festigkeit sowie guten Trocken- und Naßlaufeigenschaften." (auto, motor und sport 24/75).

Bei Ihrem Reifenfachhändler.

DUNLOP SP

Dauertest

Fiat 131 S 1600

Kilometerstand 36 416 mit DM 45,45 zu Buche schlug. Dazu addieren sich noch DM 16,20 für die Überprüfung des defekten Anlassers und DM 16,87 für einen neuen Öldruckschalter.

Wie solide und gesund das Stoßstangen-Triebwerk ansonsten war, ist daraus ersichtlich, daß keinerlei außerplanmäßige Reparaturen anfielen; die vorgeschriebenen Einstellarbeiten wurden alle 10 000 Kilometer im Rahmen der routinemäßigen Inspektionen durchgeführt.

Am Ende des strapaziösen Dauerlaufs war das temperamentvolle Triebwerk ebenso gut in Form wie zu Beginn. Ein Vergleich der zu Testbeginn und Testende erstellten Kompressions-Diagramme attestiert dem Motor gute Gesundheit – außergewöhnlicher Verschleiß war nicht zu registrieren. Ein weiteres Indiz dafür ist auch der Ölkonsum von einem halben Liter pro 1000 Kilometer, der durchaus normal ist.

Probleme traten gelegentlich beim Nachfüllen des Öls auf, denn der Schmierstoff strömte nur langsam und zäh durch den Einfüllstutzen in das Innere des Motors. Für das Nachfüllen von einem Liter Öl benötigte man etwa zweieinhalb Minuten. Ein besserer Fluß ließ sich allerdings erzielen, wenn man den Ölpeilstab herauszog. Dann strömte das Öl in knapp der Hälfte der Zeit in den Motor, was auf eine schlechte Entlüftung des Kurbelgehäuses schließen läßt.

Daß sich der konstruktive Aufwand bei der Konzeption des neuen Leichtmetall-Zylinderkopfs mit seinen günstigen Kanal- und Brennraumformen gelohnt hat, wird außerdem durch die Sparsamkeit des Motors unterstrichen. Das 1,6 Liter-Triebwerk konsumierte durchschnittlich nur 10,8 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer. Das sind immerhin fast zwei Liter weniger als beim ebenfalls mit Superkraftstoff laufenden Opel Ascona 1,6 S.

Das Getriebe ließ sich stets exakt und leichtgängig schalten. Es bereitete erst nach dem Ende der Testperiode Probleme, als der dritte Gang bei Schiebebetrieb stets heraussprang. Da dieser Schaden jedoch nach Ablauf der 50 000 Kilometer-Distanz auftrat, fehlt er in der Aufstellung.

Störungen

km 5 486	Gas-Rückholfeder gebrochen
km 11 638	Tachometer defekt
km 15 523	Türschloß links hinten klemmt
km 16 121	Schalterabdeckung am Armaturenbrett lose
km 20 545	Motor läuft nach
km 31 363	Tankdeckel defekt
km 34 502	Bremsen ziehen nach rechts
km 34 835	Heizungsbetätigung nicht gleichmäßig verstellbar
km 36 423	Türschlösser klemmen
km 37 402	Aufrollgurt links defekt
km 39 515	Wischerschalter defekt
km 40 070	Lenkung flattert ab 100 km/h
km 41 095	Türaufhalter links vorne defekt
km 41 504	Warnlampe für Öldruck leuchtet gelegentlich auf
km 42 934	Warnlampe für Öldruck leuchtet ständig
km 44 102	Heizung und Lüftung schlecht regulierbar
km 44 631	Luftklappe schließt nicht dicht
km 44 682	Türfenster vorne rechts schwergängig
km 53 428	Unwucht bei 110 km/h
km 55 195	Gas bleibt hängen

Wartung* und Reparaturen

km 5 972	Gas-Rückholfeder ersetzt		Garantie
km 11 990	Tachometer ersetzt		Garantie
km 12 436	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	209,31
	Auspuffanlage nachgerichtet	DM	8,21
km 20 507	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	176,68
	Schalterabdeckung ersetzt	DM	7,99
	Bremsbeläge vorne erneuert	DM	46,95
km 31 001	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	260,91
km 36 416	Bremsen geprüft, Bremsscheiben und Bremsbeläge vorne ersetzt	DM	147,22
	Tankdeckel erneuert	DM	6,49
	Heizungsbetätigung instandgesetzt	DM	42,18
	Auspuff befestigt	DM	45,45
km 37 029	Türschlösser gangbar gemacht		Kulanz
km 43 504	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	213,20
	Öldruckschalter erneuert	DM	11,54
km 53 477	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM	161,76
	Schalter am Armaturenbrett befestigt	DM	16,87
km 55 017	Scheibenbremsbeläge vorne erneuert	DM	46,95
	Anlasser überprüft, Kabel befestigt	DM	16,20
Gesamtkosten		DM	1417,91

*) nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten

Fahrwerk: sicher und solide

Das Fahrwerk des 131 mirafiori entspricht dem heute üblichen Standard. Die Vorderachse setzt sich aus McPherson-Federbeinen, Querlenkern und einem Drehstab-Stabilisator zusammen, die starre Hinterachse wird von vier Längslenkern und einem Panhardstab geführt. Schraubenfedern übernehmen jeweils die Federung.

Im Gegensatz zum Vorgänger ist die Fahrwerks-Abstimmung jedoch deutlich komfortabler. Das Fahrverhalten des annehmbar federnden Autos ist unproblematisch, in Kurven neigt der Fiat 131 zum Untersteuern.

Einem relativ hohen Verschleiß waren die fadingempfindlichen Bremsen ausgesetzt. Sie fielen beim 131

AKTIVER LEBEN

Wie man mit 60 eine hohe Lebensversicherungssumme erhält, steht auf Seite 10 und 11.

Wie man das Beste aus einem verregneten Wochenende macht, steht auf Seite 12 und 13.

Wie man bei Krankheit leichter wieder gesund wird, steht auf Seite 16.

Wie man seinem Kind zur Hochzeit 40.000 DM mitgibt, steht auf Seite 20.

Wie man so schnell keinen Bauch ansetzt, steht schon auf Seite 4.

Als großer deutscher Versicherer haben wir eine Broschüre für Sie gemacht. Darin können Sie viele bemerkenswerte Möglichkeiten kennenlernen, Ihre Zukunft aktiv zu beeinflussen.

Das kleine Heft heißt „Aktiver leben", weil man damit sein Leben aktiver leben kann - im Beruf, in der Freizeit, am Wochenende.

Es kommt sofort und kostenlos zu Ihnen, wenn Sie uns den Coupon senden.

Aktiv-Coupon

Bitte senden Sie mir ein Exemplar der „Aktiver leben"-Broschüre. Natürlich kostenlos und unverbindlich.

Name: _____

Straße/Nr.: _____

Ort: _____

Auf eine Postkarte kleben und einsenden an
Alte Leipziger, Abt.T04, Postfach 360, 6370 Oberursel/Taunus.

Unseren Fachmann finden Sie in jedem Örtlichen Telefonbuch.

Alte LEIPZIGER

Bei Schnupfen RhinoSpray

RhinoSpray
befreit die verstopfte Nase im Nu
und für Stunden.
Einfach leicht in die Nase sprühen,
dann legt sich RhinoSpray
feinst verteilt
als sanfter Nebel auf die
gereizten Nasenschleimhäute.
Kein Winkel wird ausgelassen.

So wirkt RhinoSpray rasch
und anhaltend zugleich.
Sie können wieder
normal atmen – auch der
schnupfenschwere Kopf
wird wieder klar.
Übrigens:
RhinoSpray macht
nicht müde –
besonders wichtig
für Autofahrer.

RhinoSpray
macht die Nase frei

Dauertest

Fiat 131 S 1600

konstruktiv bescheidener als beim Vorgängermodell aus, denn beim mirafiori wurden an der Hinterachse Trommelbremsen installiert. Die vorderen Bremsklötze wurden erstmals nach 20 000 Kilometer ersetzt, weitere 16 000 Kilometer später mußten sie abermals erneuert werden. Bei dieser Reparatur wurden auch die Bremsscheiben ausgetauscht.

Schadlos überstanden dagegen die Stoßdämpfer, die Gelenke und die Lager die Prüfung. Außerdem erwies sich der Starrachser als reifenschonend. Der von Haus aus mit Gürtelreifen der Dimension 155 SR 13 ausgerüstete Prüfling benötigte über die Distanz von 50 000 Kilometer rund eineinhalb Sätze Reifen.

Während der Sommermonate waren Michelin zX-Reifen montiert, die eine Lebensdauer von etwa 35 000 Kilometer erreichten. Sie wurden im Winter durch einen Satz Dunlop SP 66 Icegrip ersetzt, da der konventionell angetriebene Fiat 131 konstruktionsbedingt über keine allzu guten Wintereigenschaften verfügt. Nach 18 000 Kilometern hatten die Dunlop-Reifen noch ein Restprofil von 50 Prozent. Seit Mai dieses Jahres kann der Fiat 131 ohne Aufpreis mit breiteren Reifen der Dimension 165 SR 13 auf 5-Zoll-Felgen bestellt werden, was sicher zu empfehlen ist.

Vorzüge

- Übersichtliche und geräumige Karosserie
- Großer Kofferraum
- Temperamentvoller, drehfreudiger Motor
- Niedriger Verbrauch
- Leichtgängige Schaltung
- Reichhaltige Ausstattung
- Unproblematisches Fahrverhalten
- Akzeptabler Federungskomfort

Nachteile

- Verarbeitungsqualität nicht befriedigend
- Schwache Heizung
- Unexakte Lenkung
- Motor im oberen Drehzahlbereich laut
- Mäßige Winterfahreigenschaften
- Fadingempfindliche Bremsen

Kosten: mäßig aber regelmäßig

Die Kosten-Bilanz sieht für den Fiat 131 vergleichsweise günstig aus, da größere Reparaturen ausblieben und das Mittelklasseauto genügsam mit dem Sprit umging. Sämtliche Störungen ließen sich im Rahmen der alle 10 000 Kilometer vorgeschriebenen Wartungs- und Inspektionsintervalle tätigen – ein außerplanmäßiger Werkstattbesuch verschlechterte die Bilanz nicht.

Die Aufwendungen für Wartungen und Inspektionen lagen zwischen 161 und 213 Mark und waren damit durchschnittlich 30 Mark höher als beim gleichstarken Opel Ascona. Bei den reinen Betriebskosten, deren Höhe wesentlich vom Benzinverbrauch beeinflußt wird, schnitt der sparsame Fiat 131 dagegen mit einem Kilometerpreis von 14,0 Pfennig günstiger ab als der Opel (14,6 Pf/km).

Nicht ganz an den sehr zuverlässigen Ascona heran-

reichen konnte der Fiat 131 dagegen bei den Aufwendungen für Wartung und Reparaturen. Die Investitionen betrugen hier für den Fiat 131 2,5 Pfennig pro Kilometer. Der Italiener war damit geringfügig teurer als das Sparwunder Ascona (1,9 Pf/km), der allerdings auch mit einem außergewöhnlich geringen Reparaturaufwand und günstigen Inspektionskosten über die 50 000 Kilometer gekommen war. Den Vergleich mit kleineren Autos muß das Turiner Mittelklassemodell jedoch nicht scheuen, denn selbst beim Opel Kadett 1200 (2,0 Pf/km), VW Golf 1100 (2,4 Pf/km) oder Alfasud (2,5 Pf/km) sah die Bilanz ähnlich aus.

Fazit: Trotz der günstigen Unterhaltskosten darf nicht übersehen werden, daß der neue Fiat 131 regelmäßig mit einer Vielzahl kleinerer Mängel überraschte, welche die Freude am neuen Auto trüben können. Der umfangreiche Katalog von Modell-Pflegemaßnahmen deutet jedoch darauf hin, daß viele Ärgernisse erkannt und beseitigt wurden und der Fiat 131 inzwischen ausgereifter geworden ist.

Klaus Wießmann

Modellpflege am Fiat 131 mirafiori

Anfängliche Schwächen an dem seit Oktober 1974 produzierten Fiat 131 mirafiori, dessen Verkauf im Bundesgebiet im Frühjahr 1975 einsetzte, stellten die Turiner frühzeitig durch eine Reihe von Änderungen ab. Das Gros der Modellpflege-Maßnahmen floß Anfang 1975 in die Serie ein.

Der auto motor und sport-Dauertestwagen stammte aus der allerersten Produktionszeit und verfügte daher noch nicht über die Verbesserungen.

Folgende Änderungen führte Fiat durch:

- Das Motorgeräusch wurde durch Verringerung der Toleranzen an Kurbelwelle und Pleuellager vermindert.
- Ventilgeräusche wurden durch den Einbau einer modifizierten Nockenwelle sowie geänderter Stößel und Stößelteller reduziert.
- Weitgehend beseitigt wurden Lenkungs-, Wasserpumpen- und Differentialgeräusche sowie Windgeräusche an den vorderen Fenstern.
- Das Anlasserkabel und der Tankeinfüllstutzen wurden geändert.
- Geändert wurde auch die Vergaser-Rückholfeder.
- Ein neuer Wippschalter und verbesserte Türfangbänder wurden installiert.
- Modifiziert wurden der Kurbelapparat und die Führungsleisten der Fenster.
- Die Dichtungen der hinteren Türen wurden verbessert.
- Lackrisse an den Fensterholmen wurden durch Verschwemmen abgestellt.

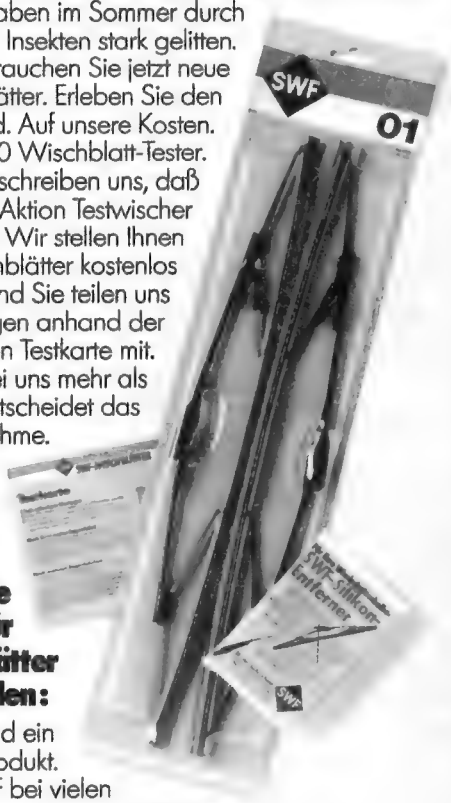
Im April 1975 wurde der serienmäßige Lieferumfang durch eine heizbare Heckscheibe erweitert.

Ohne Aufpreis kann der 1600 Special seit Mai 1976 anstelle der 155 SR 13-Reifen auf 4½ Zoll-Felgen mit 165 SR 13-Reifen auf 5 Zoll-Felgen bestellt werden.

SWF startet die Aktion Testwischer

Wir suchen 1000 Wischblatt-Tester.

Nachtfahrten mit Regen, Schnee, Schmutz – jetzt beginnt für den Autofahrer die Zeit der Sichtprobleme. Ihre Wischblätter haben im Sommer durch Hitze, Staub und Insekten stark gelitten. Zu Ihrer Sicherheit brauchen Sie jetzt neue SWF-Wischblätter. Erleben Sie den Unterschied. Auf unsere Kosten. Wir suchen 1000 Wischblatt-Tester. Es ist ganz einfach. Sie schreiben uns, daß Sie sich an der Aktion Testwischer beteiligen möchten. Wir stellen Ihnen ein Paar SWF-Wischblätter kostenlos zur Verfügung. Und Sie teilen uns wieder Ihre Erfahrungen anhand der beigelegten Testkarte mit. Gehen bei uns mehr als 1.000 Testkarten ein, entscheidet das Los über die Teilnahme. Einsendeschluß ist der 30. 11. 1976. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Deshalb sollten Sie sich immer für SWF-Wischblätter entscheiden:

SWF-Wischblätter sind ein deutsches Markenprodukt. Deshalb ist SWF bei vielen internationalen Automobilherstellern Erstausrüster in Wischblättern und Scheibenwisch-Anlagen. SWF-Wischblätter haben die Allwetter-Spezial-Gummimischung, das ausgeklügelte Profil mit den messerscharfen Kanten und die überlegene Mechanik.

SWF sichtbar besser WISCHBLÄTTER

Ausschneiden, auf Postkarte kleben und an SWF, 7120 Bietigheim, Postfach 135, senden.

Testkarte: A

Ich möchte mich an der SWF-Aktion Testwischer beteiligen:

Name:

Straße: PLZ/Ort:

Fahrzeugtyp: Monat und Jahr der Erstzulassung:

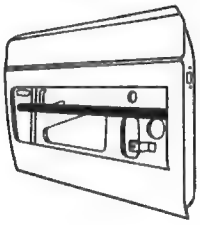
Bäume greifen seitlich an.

Volvo hat den Flankenschutz.

Sturzbäche auf der Straße. Aquaplaning-Gefahr. Die Technik des Autos kann nicht mehr helfen. Es rutscht auf einen Baum zu. Genau mit der Seite.

Irgendwann hört die Kunst des Manövrierens auf. Irgendwann muß die Kunst des Konstruierens Barrieren errichten.

Die Volvo-Konstrukteure wissen, daß viele Kollisionen die Seitenflächen treffen. Dort ist meistens eine Tür, Blech und Pappe – und sonst nichts. Bei den Volvo-Serien 240/260 ist dort etwas sehr Solides: Die Barriere – ein Stahlrohr, das einer Belastung von 1,5 t standhält. Bei einem Aufprall stützt sich das Rohr zwischen den massiven Türpfosten ab und nimmt einen Großteil der Energie auf. Das starke Bodenblech verzehrt ebenfalls Aufprallenergie.



Die Schlösser sind Sicherheitsschlösser. Sie halten auch dann noch, wenn die Karosserie stark beschädigt wird.

Außerdem ist die gesamte Karosserie mit geschlossenen Balkenprofilen durchzogen, so daß sie auch bei seitlichem Aufprall weitgehend verwindungsfrei ist.

Bei aller Stabilität sind Pfosten und Streben des Volvo schmal gehalten. Konsequent. Denn gute Sicht ist ein Teil der Vorsicht. Damit man den Baum sieht, lange bevor er auf einen zukommt.

Informieren Sie sich auch über die konsequente Wirtschaftlichkeit und den konsequenten Komfort des Volvo.

Volvo 242 L	90 DIN-PS	2-türig
Volvo 244 DL	100 DIN-PS	4-türig
Volvo 245 DL	100 DIN-PS	5-türig

Fordern Sie das Info-Paket an.
Volvo Deutschland GmbH, 6057 Dietzenbach.
Abt. 2.6–608

Neu in unserem Programm: Volvo 242 L
DM 16.950,–.
Unverbindl. Preisempfehlung

VOLVO

Das konsequente Automobil

Kurztest

BMW 3.0 Si

Krafteinheit

Leistungsstarke Limousine mit sportlichem Charakter.

Schon bald nach seiner Vorstellung im Herbst 1971 wurde der BMW 3.0 Si zur erstrebenswerten Alternative für schnelle Leute, die das Temperament eines Sportwagens mit dem Raumangebot und Komfort einer großen Limousine zu vereinen trachteten. Seine sportlich-sicheren Fahreigenschaften und die exzellenten Fahrleistungen, die der 200 PS (147 kW) starke Einspritz-Sechszylinder ermöglichte, verschafften ihm schnell Respekt, so daß die Buchstaben-Kombination „Si" zu einer Art Gütezeichen avancierte. Daran hat auch der Verlust von fünf PS, den das 1976er Modell anläßlich der Umstellung auf ein anderes Einspritzsystem erleiden mußte, nichts geändert.

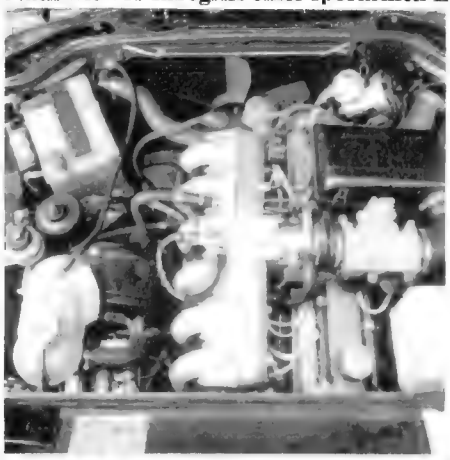
Kraftvoll und kultiviert

Daß die ursprünglich im 3.0 Si verwendete D-Jetronic (eine elektronische Einspritzung, die als Bezugsgröße den Saugrohr-Unterdruck heranzog) von einer Bosch L-Jetronic abgelöst wurde, hat verschiedene Gründe. Einmal den der Vereinheitlichung innerhalb des BMW-Sechszylinder-Programms: Die L-Jetronic, eine Luftmengen messende Einspritzung, die im Gegensatz zur K-Jetronic nicht kontinuierlich einspritzt, kommt in gleicher Form auch im 3.3 Li und im neuen Coupé 633 CSi zum Einsatz.

Zum anderen arbeitet sie rationeller, unproblematischer und in der Abgaszusammensetzung günstiger als die D-Jetronic. Außer der L-Jetronic, die wegen ihrer überzeugenden Eigenschaften in Fachkreisen als Einspritzung der Zukunft gilt, bekam das ansonsten unveränderte Dreiliter-Triebwerk noch eine Doppelrohr-Auspuffanlage; sie erlaubt bei etwa gleicher Leistung eine bessere Geräuschdämpfung als eine Einrohr-Anlage.

Das Ergebnis dieser Modifikationen sind 195 PS (143 kW), die bei gleicher Nenndrehzahl wie bisher (5500/min) abgegeben werden, und ein geringfügig schlechterer Wert für das maximale Drehmoment (27,2 statt 27,7

Nach wie vor Inbegriff einer sportlichen Limousine: BMW 3.0 Si



Si-Motor: jetzt mit L-Jetronic und Doppelrohr-Auspuffanlage

Fotos: Seufert

Kurze Liste der wesentlichsten Vorzüge des meistgekauften Rasierers in Deutschland:

- bewährtes Schersystem des „sixtant 8008."
- große aktive Scherfläche.
- ausgeklügeltes Folienraster mit Waben und Schlitzen.
- gründliche, schnelle Rasur.
- platinveredelte Scherfolie.
- gleitet zügig, auch wenn die Haut feucht ist.
- schmaler, kompakter Scherkopf.
- extrem enger Scherfolienradius.
- rasiert präzis in jedem Winkel.
- Problemzonen kein Problem.
- 3° schräggestellte Chromstahlklingen.
- rasiert anliegende wie verwirbelte Stoppeln perfekt.
- präzises Zusammenwirken von Klingenblock und Scherfolie.
- glatter, genauer Schnitt.
- schont die Haut.
- komfortable 1-Knopf-Bedienung.
- liegt gut und bequem in der Hand.
- leicht und genau zu führen.
- umschaltbar von 220 auf 110 Volt.
- verschleißfester, wartungsfreier Schwingankermotor.
- schlag- und bruchfestes Gehäuse.
- 25 Jahre Erfahrung.
- wahlweise in Spiegelkassette oder Komplettausstattung.
- überall zu haben: Fachhandel und Fachabteilungen der Warenhäuser.
- 3 Jahre internationale Garantie.

Oder noch kürzer:

Jeden Tag eine perfekte Rasur. Braun sixtant 8008.

BRAUN

Braun sixtant® 8008. Die Summe unserer Erfahrung.

6-378

mkg). Im normalen Fahrbetrieb werden diese minimalen Unterschiede denn auch kaum spürbar. Lediglich der fast brutale „Biß", mit dem der Si früher aufs Niedertreten des Gaspedals reagierte, ist einer weicher einsetzenden Kraftentfaltung gewichen. Geblieben ist jedoch das Gefühl überlegener Leistungsreserven, mit denen sich Verkehrssituationen aller Art spielend meistern lassen. Daß dieses Gefühl nicht trügt, dokumentieren die gemessenen Fahrleistungen: Der Testwagen beschleunigte in 8,8 s von 0 auf 100 km/h, legte den Kilometer mit stehendem Start in 29,5 s zurück und war 211,8 km/h schnell.

Geblieben sind natürlich auch die anderen Vorzüge, die den BMW-Sechszylinder zu einer so überdurchschnittlich erfreulichen Antriebsquelle machen: seine eindrucksvolle Elastizität, der außerordentlich kultivierte, seidenweiche Lauf, das einwandfreie Start- und Kaltlaufverhalten. Hinzu kommt ein in Anbetracht der verfügbaren Fahrleistungen recht bescheidener Benzindurst – der Testverbrauch betrug bei überwiegend forcierter Fahrweise 15,7 Liter pro 100 km.

Kompakt und handlich

Neben dem überzeugenden Motor tragen auch die übrigen Komponenten des Autos dazu bei, daß der 3.0 Si nach wie vor als Inbegriff einer sportlichen Limousine in der oberen Preisklasse gelten kann.

Da ist einmal die gut ausgestattete Karosserie mit ihren kompakten Außenmaßen und ihrer dank niedriger Gürtellinie, steil stehender Front- und Heckscheibe, relativ kurzer Motorhaube und ziemlich hoher Sitzposition beispielhaften Übersichtlichkeit.

Da ist weiter das moderne Fahrwerk mit den an Querlenkern und Federbeinen aufgehängten Vorderrädern und der Schräglenker-Hinterachse. Es bietet ausgewogenes Komfortverhalten, guten Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten sowie sichere und unproblematische Fahreigenschaften, die mit ihrer im Kurvengrenzbereich weich einsetzenden Übersteuertendenz den Wünschen routinierter Fahrer entgegenkommen. Da ist die sehr leichtgängig und exakt arbeitende Servolenkung, die jederzeit schnelle Reaktionen und ein müheloses Dirigieren des fast eineinhalb Tonnen wiegenden Autos erlaubt.

Und da sind schließlich die vier belüfteten Scheibenbremsen, die sich dank Servounterstützung leicht betätigen und gut dosieren lassen und selbst auf harte Beanspruchung nicht mit einem spürbaren Nachlassen der Bremswirkung reagieren.

In der Summe seiner Eigenschaften wirkt gerade der BMW 3.0 Si auch heute noch so überzeugend, daß man keineswegs den Eindruck hat, er brauche schon bald einen Nachfolger. Deshalb sind die der „Freude am Fahren" (BMW-Slogan) zugeneigten Kunden, die sich noch vor dem fürs nächste Jahr geplanten Modellwechsel einen Si zulegen, bestimmt nicht schlecht bedient. *Fritz Reuter*

Zum Vergleich

	BMW 3.0 Si	BMW 3.0 Si*	BMW 3.0 L	BMW 3.3 Li	BMW 528
Hubraum cm³	2985	2966	2985	3210	2788
Leistung PS bei 1/min	195/5500	200/5500	180/6000	200/5500	170/5800
Testverbr. L/100 km	15,7 S	16,4 S	16,5 S	17,0 S	15,3 S
Preis DM	32 060,–	–	31 420,–	44 900,–	24 400,–
Beschleunigung in s					
0– 60 km/h	4,0	3,9	4,2	4,0	3,9
0– 80 km/h	6,0	5,6	6,2	5,8	6,0
0–100 km/h	8,8	7,9	9,4	8,0	8,7
0–120 km/h	12,1	11,2	12,8	11,4	12,3
0–140 km/h	16,2	14,9	17,4	15,4	16,8
0–160 km/h	21,7	20,5	25,3	22,3	24,0
0–180 km/h	30,2	28,4	–	–	–
1 km mit stehendem Start	29,5	28,7	30,6	29,3	29,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	211,8	214,3	204,5	209,3	203,5

* nicht mehr gebaute Version

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 89 x 80 mm, Hubraum 2985 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 143,5 kW (195 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 48,1 kW/L (65,3 PS/L), maximales Drehmoment 267 Nm (27,2 mkg) bei 4300/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500/min) 14,7 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 2800/min) 7,5 m/s, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nokkenwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstrom-Ölfilter, elektronische Benzineinspritzung (L-Jetronic, Bosch), 78 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . 211,8 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
0– 40 km/h . . . . . 2,2 s
0– 60 km/h . . . . . 4,0 s
0– 80 km/h . . . . . 6,0 s
0–100 km/h . . . . . 8,8 s
0–120 km/h . . . . . 12,1 s
0–140 km/h . . . . . 16,2 s
0–160 km/h . . . . . 21,7 s
0–180 km/h . . . . . 30,2 s
1 km mit stehendem Start . . 29,5 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)
40– 60 km/h . . . . . 5,0 s
40– 80 km/h . . . . . 10,2 s
40–100 km/h . . . . . 15,4 s
40–120 km/h . . . . . 20,5 s
40–140 km/h . . . . . 26,4 s
40–160 km/h . . . . . 33,3 s
1 km ab 40 km/h . . . . . 34,0 s

VERBRAUCH

Superbenzin
Testverbrauch . . . . 15,7 L/100 km

RICHTPREIS

Limousine 4türig . . . DM 32 060,–
Hersteller: Bayerische Motoren Werke AG, Postfach 400 240, 8000 München.

Frau Holle's Liebling.

Die Nr. 1 im ADAC-Winterreifen-Test 1975:
Uniroyal Rallye MS "PLUS", der Haftreifen der neuen Generation.

U 11/76

Was jeder „Jumbo" hat,

kann jetzt auch Ihr Auto haben:

ANCO*

ANCO-MATIC Wischerblätter mit dem Roten Punkt.

Warum sollten Sie mit weniger zufrieden sein als mit internationaler Spitzenqualität! Die Vorteile liegen klar auf der Windschutzscheibe:

- **Perfekte Wischerleistung.**
- **Kein Abheben bei hohen Geschwindigkeiten.**
- **Keine blendenden Lichtreflexe.**
- **Lange Lebensdauer.**

Anco Scheibenwischer aus korrosionsfreiem und blendfreiem Metall sind strömungstechnisch optimal konstruiert. Die Wischerblätter – Naturgummi, verstärkt durch CUSHIONITE® – schmiegen sich auf voller Länge elastisch an die Windschutzscheibe an. Achten Sie deshalb auf den Roten Punkt.

ANCO-MATIC* CUSHIONITE® Wischerblätter

„Die Super-Scheibenwischer der Jumbo-Jets"

MONROE*

Ein Monroe Erzeugnis

6-045

* Trade-Marks of Monroe Auto Equipment Company or licensed to Monroe Anco from the Andersen Company

Test intern

Aus der Test-Praxis von auto motor und sport.

Ein Leser aus Bremen wandte sich mit der Bitte an auto motor und sport, die Redaktion möchte doch einmal einen Artikel über die Veritas-Sport- und Rennwagen veröffentlichen. Der Wunsch des Lesers konnte schnell erfüllt werden. Anläßlich des 65. Geburtstages von Verleger Paul Pietsch, der früher auch auf Veritas Rennen gefahren war, bot sich Autor Paul Simsa Gelegenheit, einige Zeilen über das Lieblingsthema des Bremer Lesers zu verlieren.

Der war indessen nicht zufrieden. Er schrieb an die Redaktion, daß das Thema für seinen Geschmack zu trocken abgehandelt worden sei und schickte gleichzeitig sechs Dosen Beck's Bier, „um auch für trockene Themen die nötige Ausgangsbasis zu schaffen".

Szenen einer Dienstfahrt

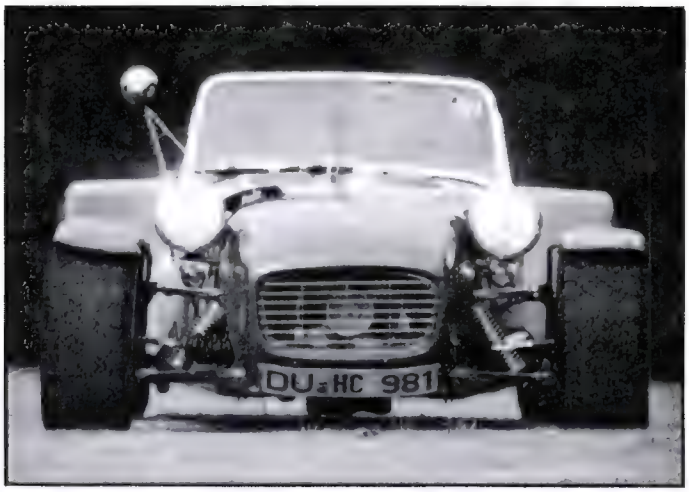
Merkwürdige Erlebnisse hatte der Reporter, der sich auf die Suche nach den 14 tollsten Autos (siehe Heft 17) machte. Im Laufe der 5000 km langen Reise wurde er zum Beispiel von der Polizei beschattet – die Corvette von Udo-Peter Schulz war offensichtlich zu auffällig. Im diskreten Abstand von zehn Metern wurde die gesamte Fahrt verfolgt. Erst der Blick auf die ordnungsgemäße Zulassung überzeugte die Gesetzeshüter, daß der poppig bemalte Sportwagen den Vorschriften entsprach.

Etwas gefährlicher gestaltete sich die Begegnung mit Hans-Jochen Zychlinski. Die Bauernschaft seiner Umgebung steht seinem Ehrgeiz, den schnellsten Wagen Deutschlands zu besitzen, mit Mißtrauen gegenüber. Schon bei der Fahrt zu dem für das Fotografieren vorgesehenen Feld wurden etliche Fäuste geschwungen, und beim Ablichten kam es zum Eklat. Ein Bauer näherte sich mit seinem Traktor, drohte mit der Polizei, mit Berufsgenossen und mit Demolierung des BMW. Grund: Das Auto sei zu laut. Nachdem der wackere Landmann keine Erklärung für das Tun annahm und niemand zu Wort kommen ließ, wendete er seinen Traktor, und verließ mit dem Hinweis, er werde jetzt die Polizei holen, die Stätte. Die Polizei kam nicht.

Daß der Lotus S 7 von Jost Kalisch viel Aufwand bei der Wagenpflege verlangt, zeigte der kleine Zweisitzer recht schnell. Bei einer Demonstration der beeindrucken-

Luftfahrt

In die Luft ging Fotograf Seufert, um eine Aufnahme für das Duell Mercedes-BMW zu schießen (siehe Heft 20). Von einer Spezialfirma ließ Seufert einen Kranlastwagen kommen, dessen Ausleger ihn in 20 Meter Höhe beförderte. Die Arbeit in der Gondel des 300 000 Mark-Gefährts gestaltete sich einigermaßen schwierig, und der Fotokünstler war heilfroh, als er wieder festen Boden unter den Füßen hatte. Seufert: „Schließlich ist noch kein Meister vom Himmel gefallen."



Starallüren: getunter Lotus Super Seven

den Beschleunigung stellte das Getriebe abrupt seine Tätigkeit ein. Zum Fotografieren mußte ein auto motor und sport-Testwagen den Lotus schleppen, für die Aufnahmen selbst durfte der Wagen von Hand in die geeignete Position gebracht werden. Der Schaden berührte Kalisch nicht sonderlich, hatte er sich doch bei seiner letzten Englandfahrt – er fährt zweimal jährlich dorthin – vorsichtshalber ein Getriebe mitgebracht.

SIGLA® As 15
Die neue Frontscheibe

Tests mit Verbund-Sicherheitsscheiben haben bewiesen: Je geringer die Glasstärke der inneren Scheibe, umso sicherer ist der Autofahrer vor Schnittverletzungen.

Darum ist Sigla As 15 im Aufbau asymetrisch. Die Innenscheibe nur noch 1,5 mm stark, die Außenscheibe wie bisher 2,8 mm.

Sigla As 15 bringt mehr Sicherheit, ist weniger schwer und kostet nicht mehr als andere gute Sicherheitsscheiben auch.

Sprechen Sie mal mit Ihrem Autohändler darüber.

SIGLA® As 15 – die größere Sicherheit

Perfekte Glassysteme mit der ganzen Erfahrung der Flachglas AG

FLACHGLAS AG DELOG-DETAG
Postfach 699 · 4650 Gelsenkirchen

Teure Technik

Wie Ford den Fiesta baute.

Es ist leichter, einen erfolgreichen Formel 1-Rennwagen zu bauen, als einen erfolgreichen Kleinwagen für die Großserie." Diese Aussage eines erfahrenen Automobilkonstrukteurs mag überraschend klingen, aber sie läßt sehr genau die Problematik erkennen, die gerade die Konzeption moderner, kleiner Autos mit sich bringt.

Nicht zuletzt wegen niedriger Gewinnspannen konnten sich die deutschen Autohersteller nur zögernd für den Bau von Minis entschließen. Zum Kurswechsel kam es erst, als der stetig wachsende Marktanteil französischer und italienischer Kleinwagen für die heimische Auto-Industrie bedrohliche Ausmaße annahm.

Dabei dürften für den Sinneswandel letzten Endes weniger die entgangenen Umsätze maßgebend gewesen sein, als vielmehr der Wunsch, die Käufer schon frühzeitig an die Marke zu binden. VW reagierte mit den Modellen Audi 50 und Polo noch am ehesten auf die Herausforderung, und nun bläst auch Ford mit dem Fiesta zur Offensive. Opel sieht vorerst noch im Kadett die unterste Stufe vernünftigen Autofahrens – und konzentriert sich im übrigen auf die lukrativere Mittelklasse.

Wie zielstrebig Ford als zweitgrößter Automobilproduzent der Welt sein Mini-Projekt angeht, machen die drei Fertigungsstätten in Saarlouis, Dagenham (England) und Valencia (Spanien) deutlich, in denen jährlich bis zu 500 000 Fiestas gebaut werden sollen. Eigenen Angaben zufolge stellen die Ford-Investitionen in Höhe von zwei Milliarden Mark einen einsamen Rekord in der Firmengeschichte dar; allein 112 Millionen Mark wurden für die Entwicklung des neuen Modells, die maßgeblich in Köln betrieben wurde, aufgewendet. Damit geriet der kleinste Ford weit teurer als geplant. Und jedes einzelne Exemplar, das vom Band läuft, kostet Ford mehr Geld als der größere Escort.

Zumindest zwei Gründe ließen diesen beachtlichen Einsatz auch ratsam erscheinen: Erstens begab man sich bei Ford mit dem Entwurf eines Mini auf technisches Neuland, und zweitens waren die inzwischen von der Konkurrenz vorgelegten Maßstäbe streng.

Für die Ford-Ingenieure hieß also die Devise, das heute gültige Mini-Konzept – kompakte Karosserie mit günstigem Raumangebot, Quermotor und Vorderradantrieb – nach Kräften zu optimieren. Hinzu kam angesichts des weltweit geplanten Exports die Auflage hoher Anspruchslosigkeit und überdurchschnittlicher Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit.

Karosserie: geräumig und leicht

Beim Karosserie-Entwurf hielt man sich an die klassenüblichen Normen: Platz

Quermotor und Vorderradantrieb sorgen für optimale Raumausnutzung, große Glasflächen für gute Übersichtlichkeit

*Einfach eine Tonfilmkassette einlegen und das Mikrofon an die Bauer Tonfilm-Kamera anschließen. Die Tonspur, die auf dem Super-8-Film angebracht ist, zeichnet den Ton zu Ihrem Film original und synchron auf. Lassen Sie sich von Ihrem Fotofachhändler zeigen, wie einfach das ist. Fragen Sie ihn nach den Bauer-Prospekten für Filmkameras und -Projektoren. (Oder schreiben Sie an Robert Bosch GmbH, Geschäftsbereich Photokino, Postfach 109, 7000 Stuttgart 60.)

Die neuen Bauer Tonfilm-Kameras. Film & Ton in einer Hand.

für vier Personen, zwei Türen, Schrägheck mit großer Heckklappe, variabler Gepäckraum.

Für die Designer bleibt bei solchen Vorgaben nicht viel Spielraum. Dennoch ist es ihnen gelungen, bei einer Länge von nur 3565 mm dem Fiesta ein ansprechendes Styling zu geben. Große Glasflächen, schlanke Dachpfosten und eine tief angesetzte Gürtellinie sorgen für gute Übersichtlichkeit und freundliche Helle im Innenraum. Die Blechteile zeichnen sich durch ruhige, klare Formen aus, und sie sind durchweg so ausgelegt, daß durch ihre natürlichen Trennlinien kostensparende Abschnittsreparaturen und -lackierungen möglich sind.

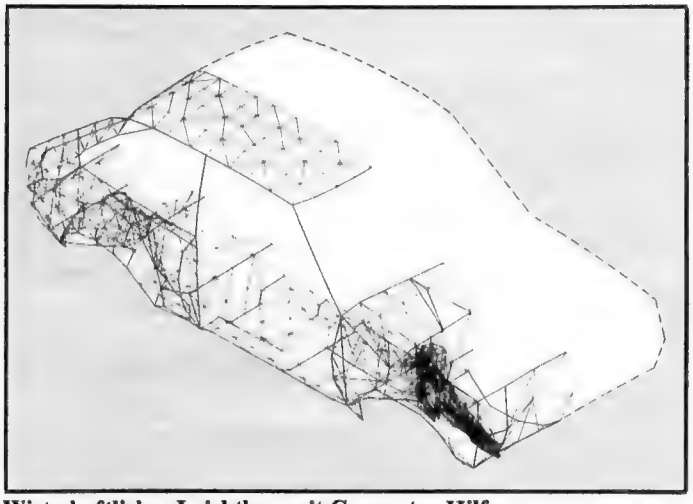
Durch die großen, weit öffnenden Türen lassen sich auch die Fondsitze gut erreichen. Das Platzangebot ist nicht zuletzt dank dünner Rückenlehnen auf allen Sitzen zufriedenstellend, hinten geriet lediglich die Kopffreiheit etwas knapp.

Knapp bemessen ist auch das reguläre Kofferraumvolumen, das jedoch durch ein sogenanntes Geheimfach unter der Ladefläche ergänzt werden kann. Zusätzlicher Laderaum entsteht durch vorbildlich einfaches Vorklappen der Rücksitzlehne. Da die Heckklappe bis zur Stoßstange hinunterreicht, ergibt sich eine mühelose Beladbarkeit des glattflächigen Gepäckraums.

Selbstverständlich wurde beim Fiesta-Entwurf allen heute gültigen Sicherheitsvorschriften durch formsteife Struktur der Fahrgastzelle und „weiche" Knautschzonen Rechnung getragen. Auch der Tank erhielt vor der Hinterachse einen besonders sicheren Platz.

Da im Hinblick auf gute Wirtschaftlichkeit der Leichtbau unter keinen Umständen vernachlässigt werden sollte, wurde hier bei der Karosserie-Entwicklung ein besonderer Schwerpunkt gesetzt. Die ersten Prototypen waren bewußt so schwach dimensioniert, daß an vielen Stellen Brüche auftraten. Im Laufe der Entwicklung konnten dann diese kritischen Stellen gezielt verstärkt werden, bis die erforderliche Festigkeit sowie eine gleichmäßige und damit wirtschaftliche Materialausnutzung erreicht wurden.

Parallel zu den praktischen Versuchen liefen umfangreiche Computer-Programme zur Ermittlung der Druck- und Spannungsverhältnisse. Hierzu wurde die Karosserie nach der von Audi-NSU zu-



Wirtschaftlicher Leichtbau mit Computer-Hilfe

Drei Fiesta-Versionen: Was sie bieten, wie sie laufen

Im Vergleich zum 53 PS starken Fiesta-S (Testbericht in Heft 14/76) ergeben sich für die beiden schwächer motorisierten Einliter-Fiesta-Versionen gewisse Unterschiede, die freilich nicht von grundsätzlicher Art sind.

Das leicht untersteuernde Fahrverhalten ist bei allen drei Ausführungen gleichermaßen gutmütig und sicher, Handlichkeit und Bedienung erreichen den von den Klassenbesten vorgelegten Standard.

Durch die gegenüber dem S-Modell weichere Abstimmung und den fehlenden Stabilisator erscheint der Federungskomfort bei den Tausendern geschmeidiger. Auf plötzliches Gasgeben und Gaswegnehmen in Kurven reagieren sie ohne nennenswerte Veränderungen des Eigenlenkverhaltens.

Wie die Meßwerte zeigen, ergeben sich bei den Fahrleistungen naturgemäß größere Unterschiede. Daß sich der 45 PS starke 1000er Super-Motor vom Normalbenzinmotor deutlicher absetzen kann, verdankt er neben seinem Leistungsplus dem besseren Drehvermögen und der kürzeren Übersetzung. Aber auch die 40 PS-Maschine vermittelt keineswegs den Eindruck von Untermotorisierung.

Vorteilhaft ist außerdem, daß alle drei Motoren trotz sparsamster Verwendung von schallschluckendem Material und nur dreifach gelagerter Kurbelwelle im ganzen Drehzahlbereich angenehm leise laufen.

Daß die Fiesta-Motoren auf niedrigen Verbrauch und sauberes Abgas getrimmt sind, wird an der mageren Vergasereinstellung deutlich. Bei kalter Maschine muß zum Erreichen guten Rundlaufs vom handbetätigten Choke überlegt Gebrauch gemacht werden, was angesichts der günstigen Verbrauchswerte jedoch nicht als Nachteil erscheint.

Durch die Kombinationsmöglichkeit von drei Motoren mit vier Ausstattungsvarianten – Basis, L, Ghia und S – ergeben sich insgesamt zehn Fiesta-Versionen. Dabei ist zu registrieren, daß bereits das Schlicht-Modell serienmäßig mit Automatikgurten, Verbundglasfrontscheibe, heizbarer Heckscheibe, zweistufigem Scheibenwischer, zweistufigem Lüftergebläse, variablem Gepäckraum, Stahlgürtelreifen und Schlössern an beiden Türen ausgerüstet ist.

Die Mehrausstattungen umfassen eine Vielzahl nützlicher Extras bis hin zur Top-Version Ghia. Dicker Teppichboden (auch im Kofferraum), wertvollere Sitzbezüge, verkleidete Dachsäulen und eine reichhaltige Instrumentierung lassen im Fiesta Ghia eine durchaus noble Atmosphäre aufkommen, die sich nochmals steigern läßt: durch getönte Scheiben und ein durchsichtiges Sonnendach.

Der Billig-Fiesta mit 40 PS-Motor und Grundausstattung

Technische Daten und Meßwerte

Kriterien/Typ	Fiesta 1000 40 PS	Fiesta 1000 45 PS	Fiesta 1100 53 PS
Hubraum cm³	957	957	1117
Bohrung x Hub mm	73,96 x 55,70	73,96 x 55,70	73,96 x 64,98
Verdichtung	8,3 : 1	9,0 : 1	9,0 : 1
Leistung			
PS bei 1/min	40/5500	45/6000	53/5700
kW bei 1/min	29,4/5500	33,1/6000	39,0/5700
Max. Drehmoment			
mkg bei 1/min	6,5/2700	6,6/3000	8,2/3000
Nm bei 1/min	64/2700	65/3000	80/3000
Achsantrieb	4,06	4,29	4,06
Richtpreis*	8440,–	8515,–	8715,–
Beschleunigung in s			
0– 60 km/h	7,4	6,7	5,9
0– 80 km/h	12,6	11,1	9,4
0–100 km/h	20,7	18,4	15,2
0–120 km/h	39,6	30,5	23,9
1 km mit steh. Start	40,8	39,3	37,0
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang) in s			
40– 60 km/h	9,9	8,6	7,4
40– 80 km/h	20,4	17,9	15,4
40–100 km/h	33,0	28,0	23,7
40–120 km/h	–	44,3	36,5
1 km ab 40 km/h	44.8	42,9	40,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	132,8	137,4	150,0
Innengeräusch in Phon (dBA)			
Leerlauf im Stand	53	53	54
Bei 50 km/h	66	64	66
Bei 80 km/h	71	67	71
Bei 100 km/h	75	76	74
Bei 120 km/h	76	77	75
Bei 140 km/h	–	–	80
Verbrauch L/100 km			
Autobahn ca. 100 km/h	9,8	8,7	8,3
Autobahn ca. 115 km/h	11,2	10,5	9,7
Landstraße ca. 65 km/h	9,3	8,2	7,9
Testverbrauch	9,9	9,1	8,8

* Grundausstattung

Mischpult

Oder das Nachempfinden studio-ähnlicher Steuermöglichkeiten

Das Cassettendeck als Alternative zum Spulengerät: Projektziel der Entwicklung des HiFi-Stereo-Cassettendecks TC-800GL im anspruchsvollen Natural Sound.

Dem auch als Portable nutzbaren Spitzenmodell im Bedienungskomfort nur wenig nachstehend, wird mit dem TC-800D jetzt ein ausschließlich netzabhängiges Pendant präsentiert. Technologisch gleichwertig, jedoch im Ausstattungs- und damit im Anschaffungsaufwand sinnvoll reduziert.

Originalauszüge des Testreports der Zeitschrift „tono forum":

TC-800GL: *„Der Ruf des HiFi-Cassettendecks als ernsthafte Konkurrenz für das Spulentonbandgerät konsolidiert sich durch Geräte dieser Qualitätsstufe deutlich.*

Das recht eigenwillige Design ermöglicht... eine ausgezeichnete Bedienbarkeit des Eingangsmischpults und der Drehzahlregulierung, die wir im übrigen für sehr sinnvoll halten, vornehmlich beim Abspielen fremdbespielter Kassetten. Die Sollgeschwindigkeit stimmt in der rastenden Mittelstellung sehr gut. Von den drei getesteten Geräten schnitt der Yamaha im Gleichlauf am besten ab.

Die Übersprechwerte setzen selbst bei Stereo neue Maßstäbe. Im unteren Bereich liegen sie über 50 dB (!). Dieser Wert ist so gut, daß man durchaus daran denken könnte,... zwei getrennte Monosignale gleichzeitig aufzunehmen und wiederzugeben.

Die Dynamikwerte sind für alle drei Bandsorten gut, teilweise sogar vorbildlich;... ausgezeichnete Werte für die Höhenaussteuerbarkeit und die Höhendynamik.

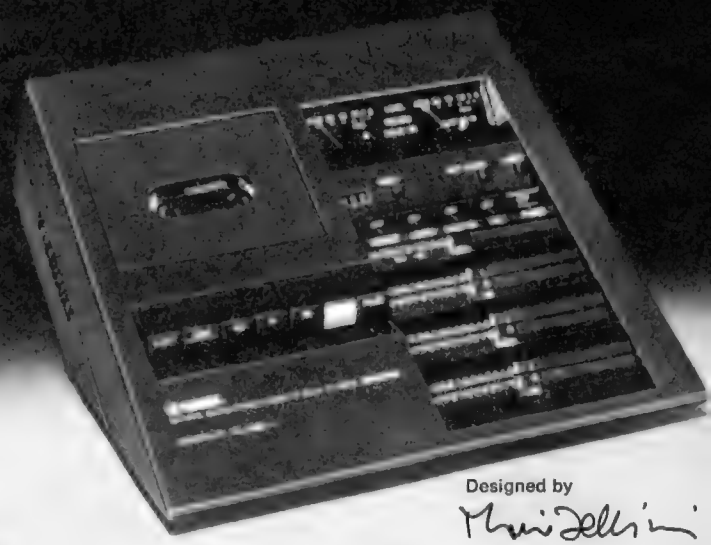
Die Impedanz der Ausgänge mit vollgeöffneten Reglern ist wünschenswert niedrig.

Von den drei Testgeräten war der Tonkopf des Yamaha als einziger gut justiert.

Haupt-Meßdaten (DIN): Gleichlaufschwankungen: ± 0,14%. Abweichungen von der Sollgeschwindigkeit: in rastender Mittelstellung + 0,03%. Störabstand / Ruhegeräuschspannung (mit FeCr und Dolby): 62 dB(!)."

Original - Yamaha-Produkte erhalten Sie nur beim Fachhandel mit dieser Schutzmarke:

YAMAHA Europa GmbH, Siemensstraße 22-34, 2084 Rellingen



Designed by

YE 616 LEWERENTZ AD

YAMAHA

Leyland

Hier überall finden Sie Leyland-Top-Service in Deutschland:

AACHEN,
Autohaus Dreis Tel 0241/73093
Josef Lannotte Tel 0241/162375 + 162382
AHLEN,
Hubert Hartings, Tel 02382/2721
ALBSTADT 1,
Anton Godinez Tel 07431/4337
ALLAGEN-Möhne,
Auto-Jathe Tel 02925/2307
ALSDORF,
Hubert Nusser jun Tel. 02404/1255
ALSFELD,
Helmut Dorrbecker, Tel. 06631/6656
ALTENA/Westfalen,
Klaus Lienkamper & Co oHG
Tel 02352/50430
ALTENBRUCH/Cuxhaven,
Gunter Schreiber Tel 04722/526
ALTENSTADT 2,
Reinhold Schramm Tel 06047/2060
ALZENAU,
Autohaus Amberg Tel 06023/449
AMBERG,
Rattke & Hoffmann Tel 09621/81756
ANSBACH,
Herbert Weitzer Tel 0981/86136
ARNSBERG 1,
Siegfried Otterstedde Tel 02932/26322
ASCHAFFENBURG,
Autohaus Amberg,
Tel 06021/21416/19 + 21410
AUGSBURG,
Peter Schybaj Tel 0821/555180
R Stolber, Automobile
Inh Helmut Amrhein Tel 0821/30878
BADEN-BADEN,
Hans-Peter Nagel Tel 07221/22672
BAD DURKHEIM,
Wolfgang Mehler Tel 06322/2170
BAD HEILBRONN,
Walter Frank, Tel 08046/1456
BAD HERSFELD,
Auto-Center Eckhard Kirschstein
Tel 06621/72269
BAD HOMBURG v. d. H.,
Hans Klein + Sohn Tel 06172/42369
Auto-Recht KG, Tel 06172/31585
BAD HONNEF,
Peter Reuffel Tel 02224/2406
BAD KISSINGEN,
Karl-Heinz Furech Tel 0971/61413
BAD KREUZNACH,
Autohaus Jung Tel 0671/63317
Paul Weber - Kraftfahrzeuge
Tel 0671/65323
BAD MERGENTHEIM,
Bruno Ruckert Tel 07931/2674
BAD NAUHEIM,
Karl Hermann Scheerer
Tel 06032/81747
BAD VILBEL,
Michael Krage GmbH Tel 06193/8102-3
BAD ZWISCHENAHN,
Dierk Mengers, Tel 04403/3378
BALINGEN,
Anton Godinez Tel 07433/8628
BAMBERG,
Auto-Center, Genossenschaft der Bamberger Taxiunternehmen eGmbH, Tel 0951/33759
BANNHOLZ-WALDSHUT,
Toni Wagner Tel 07755/363 + 513
BARDOWICK,
Richard Rech Tel 04131/121128
BAUMHOLDER,
Autoreparatur- und Handels-GmbH,
Tel 06783/4368
BAYREUTH,
Auto-Koller, Tel 0921/69127-29
BECKUM,
Hubert Pfannkuche, Tel. 02521/3301
BERGHEIM/Erft,
Josef Engels Autom Tel 02271/41200
BERGISCH-GLADBACH,
Kirch & Nicolin, Tel 02202/51844
BERLIN,
Wolfgang Hinz, Tel 030/7843051
Peter Jahn, Tel 030/4327104
Jurgen Reuter KG, British Cars,
Tel 030/8853545
H Richtzenhain, Tel 030/3124391
Klaus Riemer Tel 030/3314602
Herbert Schultze Automobile oHG,
Tel 030/8869035 + 8213075
Franz Wacha, Tel 030/4938967
BETZWEILER-WALDE,
Willibald Link, Tel 07455/258
BIELEFELD,
AHG Autohandelsgesellschaft mbH & Co KG, Tel 0521/35084
Auto-Sport Stopka
Tel 0521/20892 + 203557
BIELEFELD-BRACKWEDE,
Heinrich Jungeilges, Tel 0521/40864
BIHLERDORF/Kr. Sonthofen,
Josef Braun Tel 08321/2229
BITBURG/Eifel,
Carl Metzger KG, Tel 06561/3462

BLAICHACH,
Hermann Schmid Tel 08321/81375
BOCHOLT,
Auto Schreiber + Co
Tel 02871/8348
BOCHUM,
Sauerland KG
Tel 0234/301543
BÖBLINGEN,
Autohaus Wallat KG Tel 07031/272838
BONN,
Auto-Kumpel Tel 02221/232061
Auto Mahlberg, Tel 02221/636856
Bernd Suring, Tel 02221/357707
BOTTROP,
Wolfgang Hollmann, Tel. 02142/27829
BOUS,
Bouser Autohaus Tel 06834/2625
BRAUNSCHWEIG,
Buchheister & Oppelt KG
Tel 0531/52442
Michael Gottschling + Sohn KG
Tel 0531/74546
BREITENFELDE b. Mölln,
Wolfgang Olsowski, Tel. 04542/3263
BREMEN,
Auto Heins KG Tel 0421/480016-7
J Herm Paborn Tel 0421/502177
H W Reichenbach, Tel 0421/448511
BREMERHAVEN,
Horst Baecker Automobile,
Tel 0471/53081 3
BRENSBACH/Odenwald,
Erhardt Dorr, Tel 06161/480
BRUCHHAUSEN-VILSEN,
Uwe Konecke Tel 04252/682
BRUCHSAL,
Willy Hetzel, Tel 07251/2283
BÜHL-BADEN,
Autohaus Henrik Schwoerer
Tel 07223/25444
BÜHLERTANN-FRONROT,
Autohaus Hilsenbeck
Tel 07973/243
BUNDE,
Helmut Samson Tel 05223/5755
CASTROP-RAUXEL,
Auto-Muhlenbrock, Tel 02305/12631
CELLE,
Wolfram Friedrich Tel 05141/25425
CLOPPENBURG,
Karl Sudbeck, Tel 04471/3535
COBURG-NIEDERFULLBACH,
Ronald Barnikol Tel 09565/634
DARMSTADT,
Hans Bryjak, Tel 06151/81666
Rudolf Morbel Tel 06151/79250
DAUCHINGEN/Kr. Schwenningen,
Waldemar Birkholz Tel 07720/4583
DAUTPHETAL-HOLZHAUSEN,
Otto Bosser Tel 06466/7060
DECHING Post Rohrbach,
Karl Bachl Tel 08582/414
DEGGENDORF,
Adolf Mutzl Tel 0991/4335
DELMENHORST,
Fritz Schröder Tel 04221/70942
DETMOLD,
Fritz Siegmeyer, Tel 05231/24742
DETTINGEN-TECK,
Auto-Hepe GmbH Tel 07021/59481
DIETZENBACH,
Autohaus Peters, Tel. 06074/23567
DINGOLFING,
Gerhard Singer Tel 08731/2606
DONAUESCHINGEN,
Peter Greuner Tel 0771/4730
DORMAGEN,
Egon Huntgeburth, Tel 02106/47171
DORTMUND,
Autohaus Buschmann GmbH & Co KG,
Tel 0231/522243 u 525951
SBB Dortmund GmbH Tel 0231/593071
DUDENHOFEN,
Ing Ludwig Resch, Tel 06106/2058
DÜREN,
Autohaus Carl Kuppers,
Tel 02421/54687
DÜSSELDORF,
Auto Becker,
aus der Firmengruppe
Auto-Supermarket GmbH,
Tel 0211/3380-1
A Bruggemann + Co GmbH
Tel 0211/78181
Birkelbach & Unkruer,
Tel 0211/671660
Union-Autoreparatur-Werkstatt
Werner Kuchar, Tel. 0211/723598
DUISBURG,
Autax Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG
Tel 0203/20901
Paul W Schwenke, Tel 0203/445555
DUNUM/Ostfriesland,
Hermann Book Tel 04971/748
EBERSHAUSEN ub. Krumbach,
Hermann Lederer Tel 08282/3460
ECKERNFÖRDE,
Neitzel KG Tel 04351/5646
EGGINGEN,
British-Car-Center, E Preiser,
Tel 07746/5385
ELMSHORN,
Erwin Schwarz, Tel 04121/22862
ERLANGEN,
Auto Lehner GmbH Tel 09131/33156
ESCHWEILER,
Hubert Adenau, Tel 02403/4162
ESSEN,
Theo Decker GmbH + Co KG,
Tel 0201/684145
H op gen Orth, Tel 0201/226343
ETTLINGEN,
Walz & Zimmermann GmbH + Co KG
Tel 07243/16078
EUSKIRCHEN Stotzheim,
Willi Born Tel 02251/64163
FEUCHTWANGEN,
H + H. Schmeißer, Tel 09852/2348
FISCHEN/Ammersee,
Auto Salger, Tel 08808/534
FLENSBURG,
Auto-Depot, H + M Petersen,
Tel 0461/17851
FRANKFURT/Main,
Automobile Rigobert Schultz
Tel 0611/447363
British Cars
E H Depireux, Tel 0611/235864
Autohaus Bernhard Kneifel
Tel 0611/786630 u 785079
FRECHEN-BACHEM bei Köln,
Manfred Hochkeppel,
Tel 02234/52701 + 59123
FREIBURG,
Autohaus Speck, Tel 0761/31131 + 31132
FREISING,
Siegfried Sarvi Tel 08161/63877
FRIEDRICHSHAFEN II,
Ottmar Muller, Tel 07541/41393
FÜRSTENFELDBRUCK,
Auto Wolff Tel 08141/92626

FÜRTH,
Autohaus Enser KG
Tel 0911/770463 + 78078
FÜSSEN,
Autohaus Ignaz Mendler, Tel 08362/7802
FULDA,
Friedrich + Maier GmbH + Co KG,
vormals Autohaus Fink Tel 0661/6969
GELSENKIRCHEN-BUER,
Autohaus Meilenbrock GmbH + Co Handels KG, Tel 0209/73995
GELSENKIRCHEN-HORST,
Gunter Auffenberg Tel 0209/54801
GERRETSRIED
Autohaus Kossek GmbH Tel 08171/61232
GETTORF,
Norbert Kuntz Tel 04346/7564
GEVELINGHAUSEN,
Franz Josef Becker, Tel 02904/2631
GIENGEN-BURGBERG,
Heinz Rudiger, Tel 07322/7827
GÖPPINGEN-HOHENSTAUFEN,
Auto-Seng Tel 07165/435
GÖTTINGEN,
Auto-Rothe Tel 0551/34304 + 34771
GOSLAR,
E Langanke, Tel 05321/20333
GREVENBROICH,
Eugen vom Scheidt, Tel 02181/61333
GRONAU/W.,
Gerhard Kemper Tel 02562/3329
GROSS-GERAU,
Manfred Montag Tel 06152/2927 + 7888
GRÜNBERG 1,
Schlepper + Schroer, Tel. 06401/7095
GRÜNSTADT,
Autohaus Schick, Tel 06359/6264
GUTERSLOH,
Helmut Schaluck Tel 05241/51709
GUXHAGEN/Kr. Melsungen,
Christian Kuhlborn Tel 05665/2081
HAGE/Ostfriesland,
Claas Ackermann Tel 04931/7237
HAGEN-HASPE,
Herbert Schlasse, Tel. 02331/45740
HAMBURG,
BMC Autohandelsgesellschaft mbH + Co KG Tel 040/683345
British Car Service
Autohandels GmbH & Co KG,
Tel 040/381833
Gebr Brugmann Tel 040/477539
Alfred Dannmeyer, Tel 040/6724569
Gabel + Dethlefs Tel 040/774775
L Nemeth + Co Tel 040/244840
Paul Nitschke Tel 040/728459
Wolfram Petrick Tel 040/432669
Dieter Rothe Tel 040/6410999
Gerhard Siek & Co Tel 040/5604267
Hans H Stahlberg, Tel 040/271121-25
Vidal & Sohn Tel 040/381221
Zander + Hebenstreit GmbH + Co KG
Tel 040/6401053-54
HAMELN,
Friedrich Kruger GmbH,
Tel 05151/12821
Otto Löhrke Inh Bernd Löhrke,
Tel 05151/21099 u 7658
HAMM,
Bernhard Overmeyer, Tel 02381/32410
HANAU,
Milinski + Hanng Tel 06181/13471
HANNOVER,
Autohaus W Bierschenk GmbH
Tel 0511/881418/865061
Gross & Besse GmbH
Tel 0511/451071 + 315323
Heidorn KG Tel 0511/441167
Gerhard Koch Tel 0511/691150
Fritz Morgenroth KG Tel 0511/630007
Georg Rottger Tel 0511/451460
HEIDE/Holstein,
Auto Mende Tel 0481/3766
HEIDELBERG,
A Bruggemann + Co GmbH
Tel 06221/81091-5
Autohaus Raichle & Baur GmbH + Co KG
Tel 06221/24954-55
HEILBRONN/Neckar,
Autohaus Fend KG Tel. 07131/81081
Herbert Walz Tel 07131/44052
HERFORD,
Peter Wiegers GmbH + Co KG
Automobile, Tel 05221/4437
HERNE/Westfalen,
Rolke Automobile Tel 02323/52444
HERTEN,
Josef Govert Tel 02366/35725
HEUSWEILER,
Josef Gregorius, Tel 06806/6345
HILDEN,
Peter Velter Tel 02103/52394
HILDESHEIM-DRISPENSTEDT,
Touren- und Sportwagen Erdmann + Felske OHG Tel 05121/56148
HÖXTER,
Otto Löhrke, Tel 05271/2353
HOF/Saale,
Auto Sassmannshausen
Tel 09281/66547
HOF/Saale-Neuhof,
Erhardt Weidner, Tel 09281/66267
HOFHEIM,
E Starck & Co Tel 06192/5701
HOHENSCHAFTLARN,
Martin Muhlbauer, Tel 08178/3218
HOHENWESTEDT,
Claus Gloy Tel 04871/532 + 8231
HOLZMINDEN,
Autohaus Harald Friedrich GmbH
Tel 05531/7820
HÜCKELHOVEN,
Autohaus Pey Tel 02433/2458
HUSUM,
Horst Leve Tel 04841/5129
IBBENBÜREN,
August Buhner Tel 05451/4766
INGOLSTADT/Donau,
Herbert Porstendorfer Tel 0841/81629
Johann Vasold Tel 0841/32603
ISERLOHN,
Bremer & Co.GmbH Tel 02371/31159
Heinrich Burschik Tel 02371/40878
ITZEHOE-EDENDORF,
Louis V. Dijkstra KG Tel 04821/75015
JECHTINGEN,
Hans-Klaus Bohny, Tel 07662/6133
JÜLICH,
Kaspar Schusseler Tel 02461/2539
KAISERSLAUTERN,
Heinz Flauaus, Tel 0631/55059
Josef Schicht GmbH + Co KG
Tel 0631/58233 u 58275
KAMP-LINTFORT,
Friedr John GmbH Tel 02842/7565
KARLSFELD b. Dachau,
Heinz Osterholzer Tel 08131/91516
KARLSRUHE 1,
Autohaus Jurgen Olm GmbH
Tel 0721/881001
KASSEL,
G Reuting Tel 0561/24597

KASTER/Kr Bergheim,
Klaus Schnabel Tel 02272/2535
KEMPTEN,
Lander & Ammann Tel 0831/28880
KIEL,
Bocking + Cremer oHG
Tel. 0431/686500
Reinhold Doose Tel 0431/63615
Elfried Sievers Tel 0431/63760
KLEINHEUBACH,
Kittner & Dörr, Tel 09371/4258
KLEVE-KELLEN,
Hans Heimes, Tel 02821/92475
KOBLENZ,
Automobilhandelsgesellschaft mbH
vormals BVVG
Tel 0261/34434
Theo Pfarrer GmbH & Co
Tel 0261/42864
KÖLN,
Autohaus F J Kempen,
Tel 0221/374981
Auto Laukat KG Tel 0221/800096-98
Hubert Liedke Tel 0221/313672
Kirschbaum Automobile Handels-Gesellschaft
Klaus Wegen & Co KG Tel 0221/514342
KÖNIGSBRONN,
Helmut Weiler Tel 07328/411
KOCHEL AM SEE,
Autohaus Kossek GmbH Tel 08851/5324
KONSTANZ-WOLLMATINGEN,
Luigi Vendrame Tel 07531/79098
KORBACH,
Wilhelm Schulze Tel 05631/3232
KREFELD,
Alfred Wellmann, Tel 02151/775230
Zimpel Automobile GmbH & Co KG,
Tel 02151/771011
KULMBACH,
Werner Schubarth Tel 09221/5660
LAHR-SULZ,
Gunther Sexauer Tel 07821/26169
LAHSTEDT,
Gerhard Eckerleben, Tel 05172/2555
LANDSBERG/Lech,
Heinz Uwe Dehn, Tel 08191/1631
LANDSHUT,
Auto Czakert Inh Rudiger Czakert
Tel 0871/23310
LANDSHUT/Altdorf,
A Lauerer & Sohn, Tel 0871/72075
LANGENBERG,
H Daum, Tel 02127/6616
LAUF A. D PEGNITZ,
Albert Pankowski Tel 09123/3247
LEER/Ostfriesland,
Joh Eidtmann Tel 0491/3420
LENNESTADT 13,
Johannes Fieper Tel 02725/493
LEONBERG-RAMTEL,
Fahrzeughaus Schweizer
Tel 07152/43849
LEVERKUSEN,
Schafer Automobile
Tel 02172/46754
LICHTENFELS/Seubelsdorf,
Curt Szymansky KG, Tel 09571/3654
LIMBURG,
Autohaus Unterfeld Tel 06431/25277
LINDAU/Bodensee,
Helmut Schelle Tel. 08382/3102
LINNICH,
Walter Berger Tel 02462/6510
LÖRRACH,
Werner Kiefer Tel 07621/88853
LOSHAUSEN,
Helmut Dorrbecker, Tel 06691/3675
LUDWIGSBURG,
Autohaus Theodoridis Tel 07141/28103
LUDWIGSHAFEN,
Hermann Unold Tel 0621/564086
LÜBECK,
Walter Krauss Tel 0451/501891
Lassmann & Kuhl KG Tel 0451/54031-32
Zastrow & Woldt Tel 0451/42112
LÜNEBURG,
Karl Rudiger Michel Tel 04131/46269
MAINZ-BRETZENHEIM,
MBA Mainz-Bretzenheimer Automobilhandel
Tel 06131/33515
Hugo Speckert GmbH Tel 06131/34742
MAINZ-GONSENHEIM,
Herbert Wein Tel 06131/41598
MAINZ-KASTEL,
Fox-Motors GmbH Tel 06143/7741-46
MANNHEIM,
Alfa GmbH Tel 0621/44333
Auto-Kuhn Tel 0621/705612
Autohaus Raichle & Baur GmbH & Co KG
Tel 0621/817467
MARIENHEIDE/Kalsbach,
Gaspers & Jager Tel 02261/65562
MARKTOBERDORF-RIEDER,
Paul Schmid, Tel 08342/2837
MAULBURG,
Autohaus Dinkelberg, Tel 07622/2740
MEINERZHAGEN,
Autohaus Rahardt Tel 02354/2144
MEMMINGEN,
Helmut Draxler Tel. 08331/4717
MENDEN/Sauerland,
Friedhelm Kleine Tel 02373/60929
MERZIG 2,
Raimund Gaspers, Tel 06861/2616
MINDEN,
Porta Westfalica-Barkhausen
Walter Bohne Tel 0571/53191
MITTENWALD,
Autohaus Biller Tel 08823/1497
MOERS,
Rolf D Nicolai Tel 02841/23339
MÖNCHENGLADBACH,
Willi Kremer Automobile
Tel 02161/59326
Autopassage Josef Massier
Tel 02161/22116/183250
R Rankin & Co Tel 02166/49055 + 48405
MONTABAUR,
Auto-Nick KG, Tel 02602/2088
MÜLHEIM/RUHR,
Ernst Krumey GmbH Tel 0208/423323
MÜLLHEIM,
M Maier + M Kucera Tel 07631/3498
MÜNCHEN,
Anglo-Automobil Werner Fruhling,
Tel 089/182706 u 194603
Auto Burghardt, Tel 089/381071
ASU Auto Service Union KG,
Tel 089/381071
Auto König, Tel 089/934022 + 598544
Auto-Oppel, Inh M Rimböck,
Tel 089/281178 + 282624
Recknagel + Niedermeier OHG
Tel 089/281951 + 284599
Auto Wilhelm Tel 089/325423
Heinz Wolf, Tel 089/265488
MÜNSTER-NIENBERGE,
Ing. W Brandes
Tel 025033/521
Filiale Munster Tel 0251/56381
MÜNSTER-OERREL,
Lothar Muller Tel 05192/4499

NENZINGEN,
Lutz Tellkamp Tel 0771/2005
NETTELSTEDT,
Reinhold Mauksch Tel 05741/6213 u 7709
NETTETAL-KALDENKIRCHEN,
Auto-Reichert KG, Tel 02157/6606
NEUBURG a. d. Donau,
Josef Berchtenbreiter, Inh Josef Kapfer
Tel 08431/2266
NEUENRADE,
W D Becker, Tel 02392/61281
NEUHAUSEN a. F.,
Auto-Holecek, Tel 07158/9106
NEU-ISENBURG,
K H Schäfer, Tel 06102/38419
NEUMARKT/Opf.,
Autohaus Reutlinger GmbH + Co KG Autohandelsges., Tel 09181/9354
NEUMUNSTER,
Ernst Landschoof Tel 04321/31921
NEUSS,
Heinz Rink, Tel. 02101/59827
NEUSTADT/Weinstraße,
Erich Krismayer, Tel 06321/13191
NEUWIED 1,
Sportwagen Service W. D Spitzer,
Tel 02631/53018
NIEDERAUSSEM,
Heinrich Hambloch, Tel. 02271/51011
NIEDERFULLBACH,
Ronald Barnikol Tel 09565/634
NIEDERNHALL,
Reinhold Dorfi Tel 07940/3431
NORDHEIM,
Anton Hahn Tel 0555/7922
NORDHORN,
Hans Gerd Peertmann,*
Tel 05921/14941 u 14849
NÜRNBERG,
MOTUS Jedamzik & Sandner OHG,
Tel 0911/42001-2
Britische Automobile Fritz Neuser
Tel. 0911/533539 + 36949
Auto Pieper, Tel 0911/632953
OBERHAUSEN,
Joh Hesseln Sohne Tel 0208/23662
OBERKIRCH,
Anton Maier Tel 07802/2421-2
OBERURSEL,
G Herold Tel 06171/52737
ÖTISHEIM,
Horst Hauser, Tel 07041/6450
OFFENBURG/Baden,
Arno Fandrich Tel. 0781/5200
OLDENBURG/Metjendorf,
Franz Heinje Tel 0441/63949
OSNABRÜCK,
Heinrich van Beers Tel 0541/73596
Georg Ciupka, Tel 0541/572629
OSTERODE am Harz,
Autohaus Wolfgang Dohn Tel 05522/3580
PADERBORN,
Robert Sprenger GmbH + Co KG,
Tel 05251/56119
PAPENBURG 2-ASCHENDORF,
Schulte + Jungeblut, Tel 04962/319
PASSAU,
Otto Hausmann, Tel 0851/2998 + 51103
PEINE,
Manfred Klippel, Tel 05171/6763
PEITING/Krs. Schongau,
Karl Lang, Tel 08861/6094
PERCHA b. Starnberg,
Klaus Alfen Tel 08151/3219
PFAFFENHOFEN/Ilm,
Josef Weber, Tel 08441/2825
PFAFFENWEILER,
Werner Schuble, Tel 07664/8050
PFAFFING/Wasserburg,
Engelbert Moser, Tel 08076/405
PFARRKIRCHEN,
Peter Krause, Tel 08561/8761
PFORZHEIM,
Autohaus Kurt Bossert, Tel 07231/12413
Autosalon Roger Schweickert GmbH & Co KG,
Tel 07231/16364
PORTA-WESTFALICA-BARKHAUSEN,
Walter Bohne Tel 0571/53191
PUNDERICH/Mosel,
Clever Automobile Tel 06542/2632
RASTATT,
Auto-Metz GmbH, Tel 07222/34031-32
RAVENSBURG,
Siegbert Allgaier, Tel 0751/21123
RECKLINGHAUSEN,
VEFA Kraftfahrzeughandel GmbH,
Tel 02361/68901 u 61028
REGEN,
Bruno Zizelsberger, Tel 09921/778
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel 0941/52872
REIFFERSCHEID,
Rolf Linden, Tel. 02482/2210
REMSCHEID-LENNEP,
Auto Weizinger GmbH,
Tel 02191/61625
RENDSBURG,
Autohandelsgesellschaft,
Tel 04331/71544
RETHEN/Krs. Gifhorn,
Horst Reinecke Tel 05304/400
REUTLINGEN-OHMENHAUSEN,
Auto Specht, Tel. 07121/54775
RHEINFELDEN-DEGERFELDEN,
Autohaus Dinkelberg, Tel 07623/4469
RINTELN,
Ernst Heitzmann, Tel 05751/2445
RISTEDT b. Syke,
Hermann Kohla, Tel 04242/1559
RÖDENTAL,
Peter Glaser, Tel 09563/8989
ROHRBACH,
Autohaus Klein GmbH, Tel 06894/5564
ROSENHEIM,
Wolfgang Hanstmeier, Tel 08031/86777
Georg Rupp u Sohne, Tel 08031/13970
ROSSBACH b. Gelnhausen,
Johann Kunz Tel. 06050/1265
ROTTACH-EGERN,
Hans Salzberger, Tel 08022/5067
ROTTWEIL,
Norbert Niebel, Tel 0741/7495
SAARBRÜCKEN,
Albert Häfner GmbH Tel 0681/30481
Otto Muller Tel 06898/61913
Auto Ritz Tel 0681/36529
SAARLOUIS,
Bernhard Brack Tel 06835/2813
SACHSENHEIM,
Schmidt Fahrzeuge KG, Tel 07147/7140
SALZGITTER,
Emil Bessai Tel 05341/45133
SÄCKINGEN,
Hermann Mrohs, Tel 07761/2643
SAULHEIM,
Hans Schneider, Tel 06732/8204
SCHLÜCHTERN,
TOP CAR Martin Sachs oHG,
Tel 06661/3673
SCHMALFELD,
Volker Kindler, Tel 04191/3398

SCHÖNBERG-KÜBELBERG 3,
Karl Sorg, Tel 06373/258
SCHÖNKIRCHEN,
Paul Gursky, Tel 04348/745
SCHÜTTORF,
Georg Janning, Tel. 05923/425
SCHWÄBISCH-GMÜND,
Arno Schnepf, Tel 07171/5604
SCHWEINFURT,
Autohaus Waldemar Schmidt
Tel 09721/21028
SIEGBURG,
Josef Lobbert Erben, Tel 02241/64114
SIEGEN/Westfalen,
Fritz Heinbach, Tel 0271/4975-76
SIEGEN-EISERFELD,
Auto-Bolter, Tel 0271/311533
SINDELFINGEN,
Rolf Beusch british-car-center,
Tel 07031/874549
SINGEN/Htw.,
Axel Rauch, Tel 07731/23726
SOLINGEN-OHLIGS,
Gerd Rabbach
Tel 02122/74474 u 78678
SOLLA,
Karl Kuppler Tel 08554/145
SOLTAU,
Siegfried Stabenow, Tel 05191/3927
SPEYER,
Kurt Galant Tel 06232/33235
SPRENDLINGEN,
Heinrich Fourate, Tel 06103/67018
STADE,
Fritz Fuhr, Tel 04141/2664
STADTHAGEN,
Siegfried Hille, Tel 05721/2291
STRASSLACH,
Autohaus Sonner, Tel. 08170/452
STRAUBING,
Alois Buchner, Tel. 09421/7689
Auto-Czakert, Inh Rudiger Czakert,
Tel 09421/2600
STUTTGART,
AVG Auto-Verkaufs GmbH,
Tel 0711/722094/5
Georg Ceslik
Tel 0711/511560
Hahn-Sportwagen GmbH,
Tel 0711/5003261
Paulinen-Garage, Struckmann + Co,
Tel 0711/223828
ST. WENDEL,
H P Bastian, Tel 06851/3254
TRAUNSTEIN,
Stefan Wallner Tel 0861/4247
TRIBERG,
Ernst Harle, Tel. 07722/6464
TRIER-ZEWEN/Mosel,
Carl Metzger KG, Tel 0651/87063-64
UCHTE/Hannover,
W. Langhorst Tel. 05763/242
ÜBACH-PALENBERG,
Heinz Hallingee, Tel. 02451/2822
UEBERHERRN,
Auto-Haas, Tel 06836/2200
ULM,
E Grupp, Tel. 0731/381435
Wolfgang Steidle, Tel. 0731/31480
UNNA,
ABC Autohaus Unna, Inh Udo Schnier,
Tel 02303/82020
VECHTA,
Karl Sudbeck Tel 04441/2688
VERDEN-DAUELSEN
Verdener Autohaus
Meyke + Gronowski
Tel 04231/2898 - 7143
VIECHTACH,
Autohaus Max Hettenbach Tel 09942/524
VIERNHEIM,
Autohaus Bernauer Tel 06204/4133
VIERSEN 11- DULKEN,
Anglo Auto-Vertrieb M Isfort
Tel 02162/52069 - 53927
VINNINGEN,
Karl Herweck Tel 06335/358
WACHTENDONK,
Dietmar Lemke Tel 02836/7277
WAHLSTEDT,
Auto-Engelke Tel 04554/6720
WALDBRÖL,
Gunther Runge Tel 02291/4527
WALDBRUNN-OBERDIELBACH,
Hans Jurgen Ihrig Tel 06274/439
WALDKRAIBURG,
Autohaus Manfred Esser
Tel 08638/2266
WALDSTETTEN,
Albert Bidell Tel 08223/983 - 415
WARBURG,
Otto Löhrke, Tel 05641/3271
WARENDORF,
Manfred Haverkamp, Tel 02581/7581
WASSENBERG,
Frid von Arx, Tel 02432/2401
WEIDEN/Oberpfalz,
Auto Friedrich KG, Tel 0961/44843
WEIDING u. Cham/Opf.,
Franz Luger, Tel. 09977/201
WEIL-FRIEDLINGEN,
Lothar Luhr, Tel 07621/73717
WEILHEIM/Obb.,
Auto Salger, Tel. 0881/3334
WEINHEIM,
Alfa KG, Tel. 06201/68161
WEISSENBURG/Bayern,
Alfred Kellner, Tel. 09141/2638
WESEL,
Autohaus Walter Fischer KG,
Tel 0281/23895 + 51041
WESSELING,
Detlef Lonnemann, Tel 02236/32207
WIESBADEN,
Heinz Heil Tel 06121/420222
Rudolf Horz Tel 06121/86751
WILLING-BAD AIBLING,
Josef Kopp, Tel 08061/5501
WINSEN/Luhe,
Richard Rech, Tel 04171/3129
WOLFENBÜTTEL,
Gunther Grimm, Tel 05331/22284
WORMS/Rhein,
E K Will OHG, Tel 06241/23332
WÜRZBURG,
Schurer & Co KG, Tel 0931/51086
WÜRZBURG-HDFD.,
ALLRAD-Schmitt, Tel. 0931/48005
WUPPERTAL,
Altmann & Hansen GmbH & Co KG
Tel 0202/310711
Hans H. Vosberg, Tel 0202/460228
Dieter Wasel Tel 0202/83672
Horst Wilke Tel 0202/666517
WURMLINGEN,
Hans Gruler, Tel. 07461/3332
WUSTWEILER,
Werner Schmitt, Tel 06825/2817
ZELL,
Ernst Breitenberger Tel 0931/597818

Leyland: AUSTIN · MORRIS · MG · JAGUAR · ROVER · TRIUMPH

Fortschritt für Fortgeschrittene

Princess

Der neue Princess von Leyland bietet Fortschritt auf der ganzen Linie. Technischen Fortschritt in Leistung, Sicherheit und Komfort. Optischen Fortschritt im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Eleganz. Die große Linie des Fortschritts – spürbar bis ins kleinste Detail.

Der Bedienungs-Fortschritt:
Servolenkung (2200 HLS). Übersichtliche blendfreie Rundinstrumente. Kontroll-Leuchten für Sicherheitsgurte, Bremssystem und beheizbare Heckscheibe. Elektrouhr. Abblendbarer Innenspiegel.

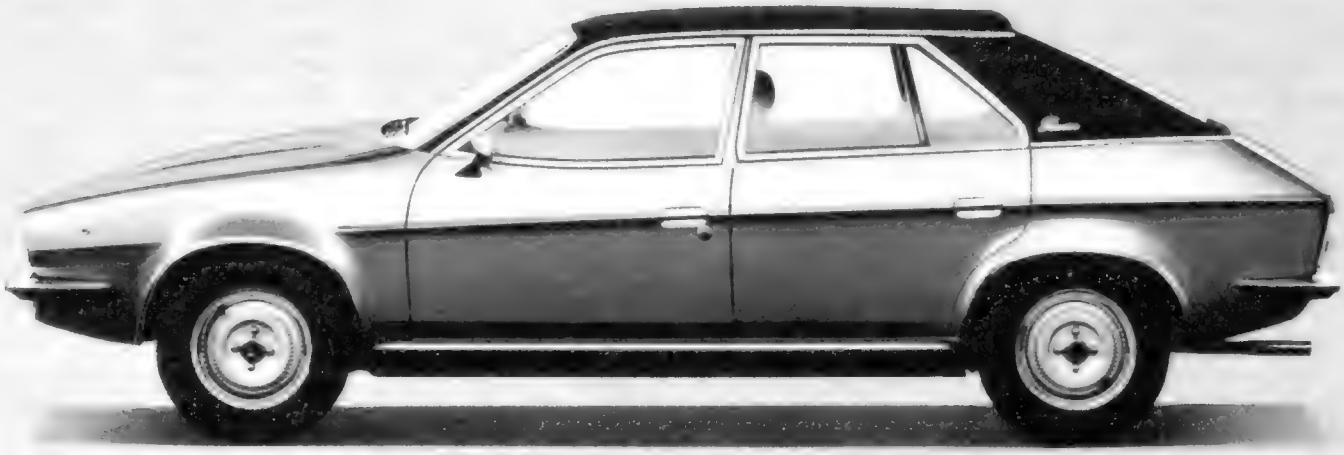
Der Komfort-Fortschritt:
Vier Türen. Fünf Sitze. Liegesitze vorne. Fahrersitz in Längsrichtung und Höhe individuell verstellbar, ebenso Beifahrersitz beim 2200 HLS. Mittelarmlehnen, Kopfstützen vorne. 3-Stufen-Heizung. Steuerbare Frischluftdüsen. Getöntes Glas rundum (2200 HLS).

Der Sicherheits-Fortschritt:
Einzelradaufhängung vorne und hinten. Breitspur-Fahrwerk. Frontantrieb. Gürtelreifen. Scheibenbremsen vorne. Servo-Zweikreis-Brems-System. Wartungsfreie Hydragas-Federung. Verbundglas-Frontscheibe.

Der Leistungs-Fortschritt:
Princess 1800 HL: Wassergekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, obengesteuert, Hubraum 1777 ccm, 82 DIN-PS bei 5.250 U/min. Vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe. Benzinverbrauch: 10,86 Ltr. auf 100 km (DIN).
Princess 2200 HLS: Wassergekühlter 6-Zylinder-Reihenmotor, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2189 ccm, 110 DIN-PS bei 5.000 U/min. Vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe. Benzinverbrauch: 11,52 Ltr. auf 100 km (DIN).
Gegen Aufpreis Borg-Warner-Automatik.

Unverbindliche Preisempfehlungen:
1800 HL: **DM 13990,–** 2200 HLS: **DM 15990,–**

Princess Leyland



Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, Harffstr. 53, 4000 Düsseldorf, Tel. 0211/78181

erst praktizierten Methode der „finiten Elemente" in eine Vielzahl kleiner, gedachter Dreiecke zerlegt, für die der Computer die auftretenden Beanspruchungen errechnete.

Besonders hochbeanspruchte Karosserie-Partien, wie beispielsweise in der Umgebung der Achsbefestigungspunkte, wurden außerdem mit Hilfe der Photo-Elastic-Methode studiert. Bei diesem Verfahren wird die zu untersuchende Stelle mit einem speziellen Kunststoff beschichtet und in belastetem Zustand mit polarisiertem Licht fotografiert. Die auftretenden Material-Spannungen werden dann für die Spezialkamera in Form von farbigen Schlieren sichtbar.

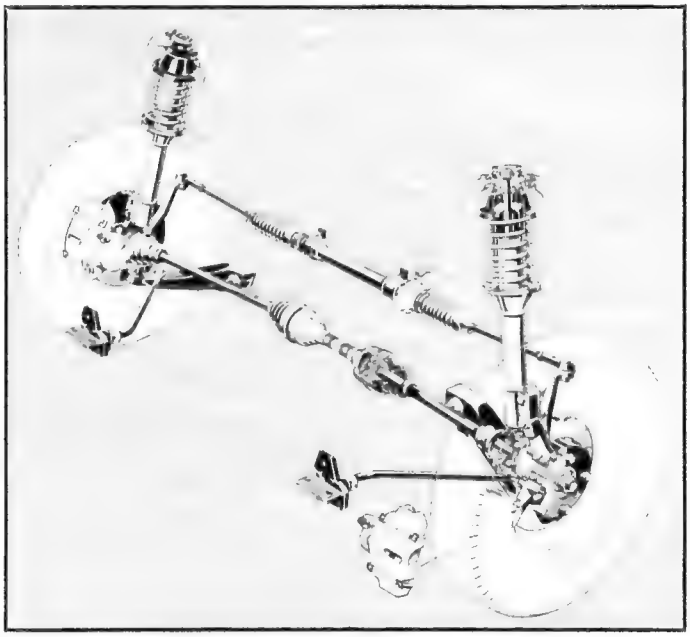
Aufgrund derart aufwendiger Versuchsarbeit können die erforderlichen Blechstärken exakt festgelegt werden, was beim Fiesta beispielsweise an den Seitenteilen zu einer blechstärkeren unteren und einer blechschwächeren oberen Hälfte führte.

Überflüssige Pfunde – gemeinsamer Feind günstigen Kraftstoff-Verbrauchs und niedriger Herstellungskosten – wurden aber auch an anderen Stellen rigoros eingespart. Selbst die sonst übliche Breite der Schweißflansche an den Karosserieteilen blieb nicht verschont, die Glasstärke der Seitenscheiben wurde von üblichen vier auf drei Millimeter reduziert.

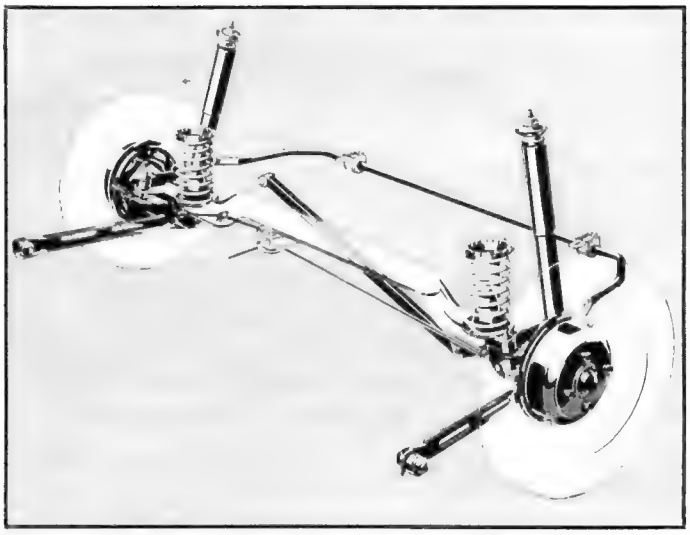
Daß sich diese Maßnahmen, die teilweise nur durch präzisere und entsprechend teuere Werkzeuge und Fertigungsverfahren realisiert werden konnten, gelohnt haben, beweist das Eigengewicht des Fiesta: Rund 730 kg bringt er vollgetankt auf die Waage. Für ein Auto dieser Größenordnung ist das ein günstiger Wert – selbst wenn man bedenkt, daß der VW Polo mit einem Gewicht von 700 kg hier noch etwas besser abschneidet.

Ein anderer Entwicklungs-Schwerpunkt betraf die bei kleinen, kurzen Autos stets diffizile Frage der Aerodynamik. Durch Verkleinerung des Lufteinlasses für den Kühler, durch Form-Änderungen am Frontspoiler, an der Hinterkante des Daches und der Vorderkante der Motorhaube konnte der Luftwiderstandsbeiwert letztlich auf günstige 0,42 gesenkt werden.

Eine aerodynamische Besonderheit ist fraglos der Kühlergrill, dessen horizontal angeordnete Kunststoff-Lamellen tragflächenartigen Querschnitt aufweisen. Bei langsamer Fahrt strömt die Kühlluft ungehindert zwischen ihnen hindurch, bei schneller Fahrt bauen sich dagegen an den Lamellen Luftpolster auf, die den freien Querschnitt verengen. Auf diese Weise wird der größte Teil der Luft widerstandsarm über den Wagenbug abgeleitet, außerdem kann unerwünschter Auftrieb am Vorderwagen abgebaut werden.



Die Federbein-Vorderachse mit Zahnstangen-Lenkung, negativem Lenkrollradius und homokinetischen Gelenkwellen.



Die starre Hinterachse weist eine neuartige Bremsmoment-Abstützung auf. Den Stabilisator gibt es nur beim Fiesta S.

Fahrwerk: nach bewährtem Vorbild

Auch beim Fahrwerk machten es sich die Fiesta-Entwickler zum Leitmotiv, die angestrebte Funktionalität mit einem Minimum an Bau-Aufwand und Gewicht zu erzielen.

Als Vorderachse wählten sie die heute dominierende McPherson-Konstruktion, bei der die einzeln aufgehängten Räder von Federbeinen, Querlenkern und Zugstreben geführt werden. Diese platz- und gewichtsparende Bauart weist als weitere Vorteile eine Abstützung der Last hoch über dem Fahrzeug-Schwerpunkt sowie günstige, da weit auseinanderliegende Aufhängungspunkte auf.

Ebenso wie die Fronttriebler des VW-Konzerns ist auch die Fiesta-Vorderachse mit negativem Lenkrollradius ausgelegt. Er verhindert, daß der Wagen bei ungleichmäßiger Bremswirkung, etwa durch schief ziehende Bremsen oder unterschiedliche Bodenbeschaffenheit, seitlich ausbricht. In solchen Fällen schwenkt die Bremskraft das Rad um einen Drehpunkt selbsttätig nach innen und wirkt so der Störkraft entgegen.

Die starre Hinterachse besteht aus einem leichten Rohrträger, der sich über Schraubenfedern und Stoßdämpfer gegen die Karosserie abstützt und von zwei Längslenkern und einem Panhardstab geführt wird. Beim sportlicheren Fiesta-S mit 53 PS-Motor sorgen härtere Federn für eine straffere Fahrwerksabstimmung, außerdem ist hinten ein zusätzlicher Querstabilisator vorgesehen.

Alle Fiesta-Modelle weisen an der Hinterachse eine neuartige Bremsmoment-Abstützung auf. Sie überträgt das Bremsmoment vom

TBWA

Die Markenweltmeisterschaft 1976 hat viele, viele Sieger.

Der Gewinner der Markenweltmeisterschaft 1976 für Produktionswagen heißt Porsche. Vier Piloten sind es, die die Siege in Mugello, in Vallelunga, in Watkins Glen und Dijon nach Hause gefahren haben: nämlich Jochen Mass, Jacky Ickx, Manfred Schurti und Rolf Stommelen.

Dennoch trinken nicht nur diese vier den Champagner der Sieger. Denn Sieger gibt es bei diesem großen Porsche-Sieg 1976 noch ein paar mehr.

Neben dem Rennleiter von Porsche zunächst die Ingenieure, die ihr ganzes Können und Wissen in die Rennfahrzeuge packen. Und es gibt die Mechaniker, die die Fahrzeuge in Windeseile herrichten. Es gibt die Reifencrew, die immer neue Rekordzeiten im Reifenwechsel aufstellt. Und schließlich gibt es auch noch die Reifenexperten, die von Dunlop für den Martini-Porsche 935 Turbo gestellt werden:
angefangen bei den Dunlop-Technikern und -Mischungsspezialisten, die für Porsche einen speziellen Racing-Reifen mit 30er Querschnitt entwickelt haben, über den Renndienstleiter bis zu den Dunlop-Reifenspezialisten an der Box.

So versteht es sich von selbst, daß bei dieser Markenweltmeisterschaft ein einziger Lorbeerkranz und eine Flasche Schampus bei weitem nicht ausreichten.

Übrigens kommen die Erfahrungen, die Dunlop bei Rennen macht, auch Ihnen zugute. So sind zum Beispiel Porsche-Serienwagen ab Werk mit Dunlop-Stahlgürtel-Reifen ausgerüstet.

DUNLOP SP
STAHLGÜRTEL

Dunlop SP Stahlgürtel. Hochleistungsreifen mit Sicherheitsprofil.

Achskörper so über kleine Hebel auf das untere Ende der Stoßdämpfer, daß störendes Bremsnicken wirksam unterdrückt wird.

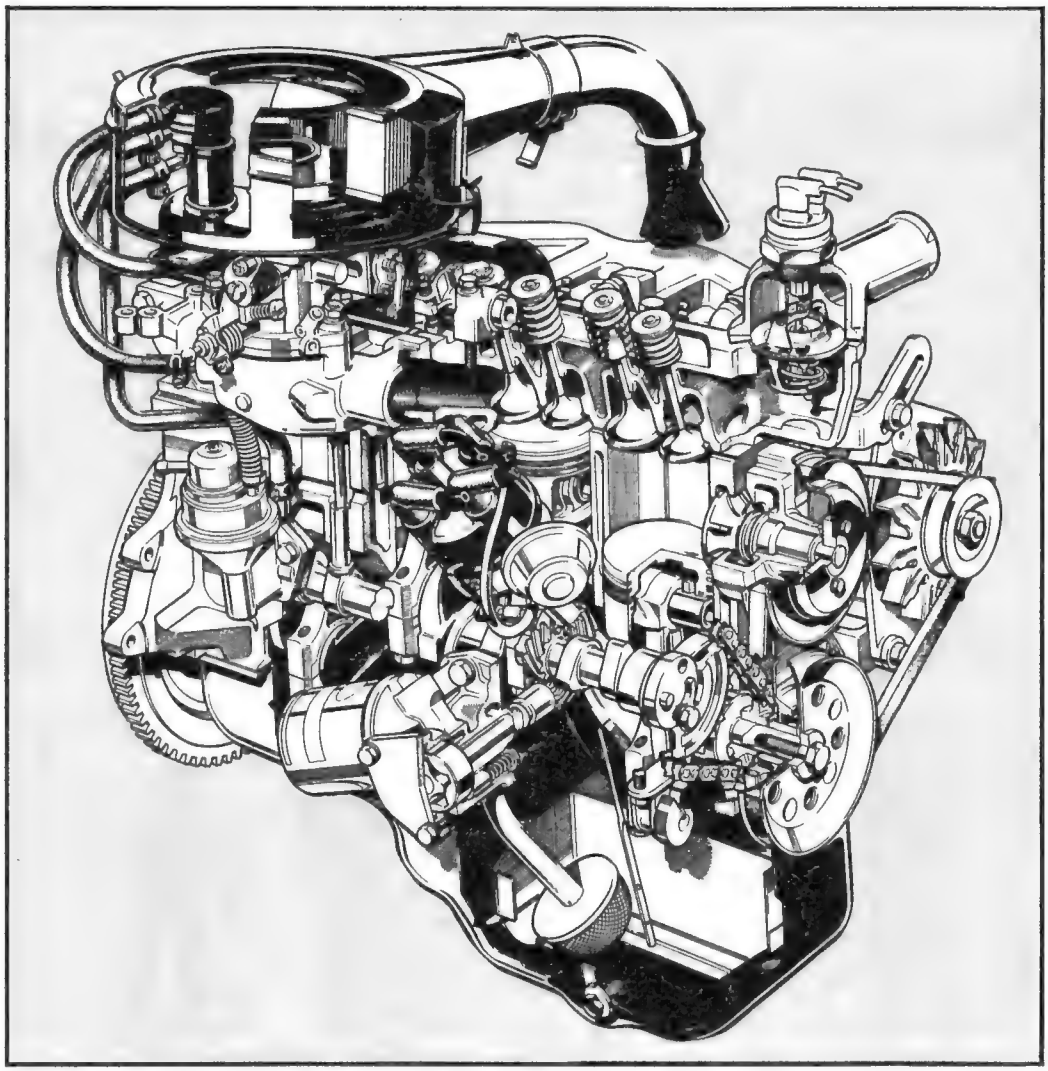
Das Hydraulik-System der „gemischten" Bremsanlage, mit Scheiben vorne und Trommeln hinten ist in zwei diagonale Kreise aufgeteilt. Zusammen mit dem negativen Lenkrollradius ist dadurch auch bei Ausfall eines Bremskreises für ausreichende Sicherheit gesorgt.

Allerdings sind die Fiesta-Bremsen wegen der kleinen 12 Zoll-Räder im Durchmesser so knapp bemessen, daß bei stärkerer Beanspruchung frühzeitiges Nachlassen der Bremswirkung auftritt. Ohne Bremskraftverstärker, der nur gegen Aufpreis geliefert wird, erfordert die Fiesta-Bremse zudem kräftigen Zutritt.

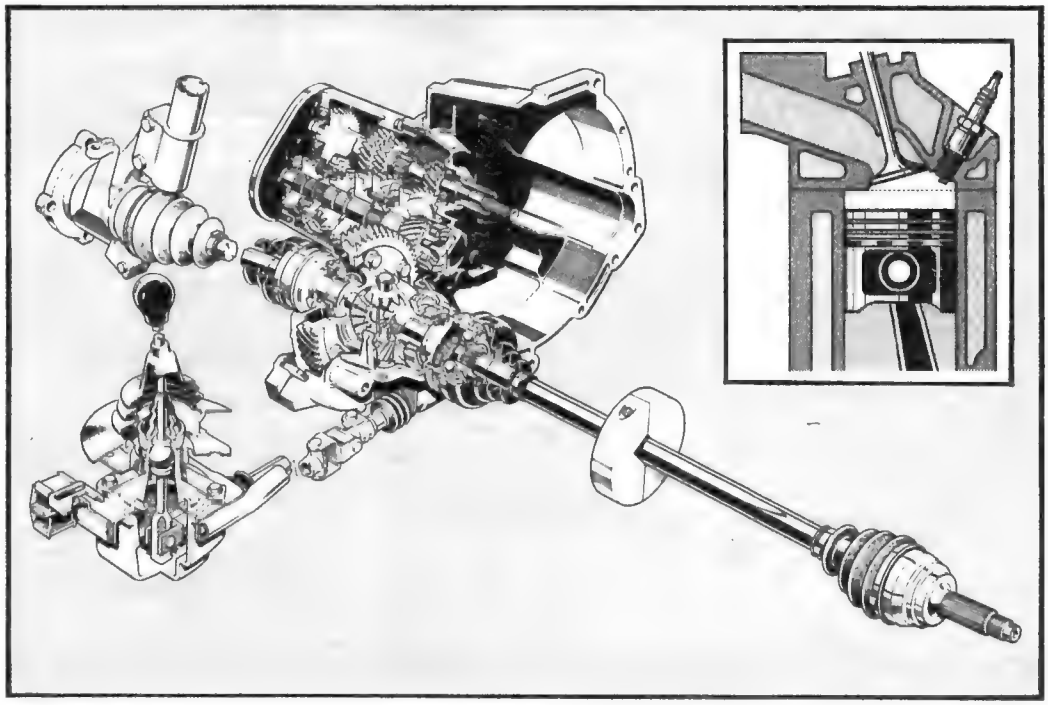
Motor: nach Art des Hauses

Während die Ford-Techniker bei der Motorisierung anderer neuer Modelle meist auf Vorhandenes zurückgreifen konnten, war für den Fiesta schon wegen des Quereinbaus der Maschine eine Neuentwicklung fällig. Zwar erfolgte die Konstruktion in Anlehnung an den in Millionen-Stückzahl gebauten sogenannten Kent-Motor, aber wesentliche Teile konnten für das neue Triebwerk nicht übernommen werden.

Durch Verkleinerung der Zylinderbohrung von 81 mm auf 74 mm schrumpfte der Block im Gewicht um fünf Kilogramm und in der Länge um 50 mm. Dies ermunterte die Motorenbauer, die relativ kurze und damit steife Kurbelwelle nur in drei Hauptlagern laufen zu lassen. Gegenüber der heute üblichen Fünffach-Lagerung



Der auf Anspruchslosigkeit ausgelegte Stoßstangenmotor verrät konventionelles Design. Die Brennräume sind keilförmig ausgebildet, die Ventile parallel und schräg angeordnet. Getriebe und Differential sind in einem Alu-Gehäuse zusammengefaßt, die Schaltung arbeitet reibungsarm mit zwei statt mit drei Schaltstangen.



Das Bier, das alle Sprachen spricht.

Beck's ist Beck's.
Von Bremen bis Lyttelton.

BECK'S

Ford Fiesta

von Vierzylinder-Reihenmotoren spart das einiges an Gewicht, die innere Reibung wird geringer und der mechanische Wirkungsgrad besser.

Von der Möglichkeit, durch einen Leichtmetall-Zylinderkopf weiteres Gewicht einzusparen, machte man aus Kostengründen keinen Gebrauch. Es blieb beim Querstrom-Graugußkopf, der jedoch durch keilförmige Brennräume mit schräg hängenden Ventilen modifiziert wurde. Die Betätigung der Ventile erfolgt von der unten liegenden, über eine Einfachrollenkette angetriebenen Nockenwelle über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel.

Von der Nockenwelle werden auch Zündverteiler, Benzinpumpe und die außerhalb des Blocks liegende Ölpumpe angetrieben. Diese Pumpe, deren Gehäuse mit dem Ölfiltergehäuse kombiniert ist, ist nicht als Zahnradpumpe ausgeführt, sondern arbeitet nach dem Eaton-Prinzip.

Das Fiesta-Motorenprogramm umfaßt zwei Hubraum- und drei Leistungsstufen, wobei sich die großvolumigere Version durch einen längeren Kolbenhub (64,9 mm statt 55,7 mm; Bohrung jeweils 73,9 mm) von den kleineren Triebwerken unterscheidet:

- 957 cm³, 40 PS (29 kW) bei 5500/min,
- 957 cm³, 45 PS (33 kW) bei 6000/min,
- 1117 cm³, 53 PS (39 kW) bei 5700/min.

Während der 8,3:1 verdichtete 40 PS-Motor mit Normalbenzin auskommt, benötigen die beiden stärkeren, 9,0:1 verdichteten Varianten Super.

Der quer vor der Vorderachse eingebaute Vierzylinder ist mit einem zweiteiligen Leichtmetall-Getriebegehäuse verblockt, in dem die Kupplung, das vollsynchronisierte Vierganggetriebe und der Achsantrieb untergebracht sind. Während die Getriebeabstufungen für alle drei Triebwerke identisch sind, wird der drehfreudigere 45 PS-Motor mit einer kürzeren Antriebsübersetzung (4,29 statt 4,06) ausgerüstet.

Ungleich lange Antriebswellen mit doppelten Gleichlaufgelenken übertragen die Kraft auf die Vorderräder. Die längere der beiden Wellen (in Fahrtrichtung rechts) ist ähnlich wie beim Audi 50 mit einer Zusatz-Masse versehen, die unliebsamen Schwingungen entgegenwirkt.

Eine technisch originelle Lösung stellt die Motoraufhängung dar. Um Schwingungen und Vibrationen des Triebwerks von der Karosserie möglichst gut zu isolieren, ist die Motor-Getriebeeinheit über zwei Gummi-Elemente mit einem Blechträger verbunden, der sich längs in Fahrzeugmitte unter dem Motorraum hinzieht. Mit einem dritten Gummilager stützt sich der Motor oben seitlich gegen den Radlauf ab.

Trotz nur dreifach gelagerter Kurbelwelle und seitlicher Nockenwelle stellt der Fiesta-Motor eine für kleine Hubraum-Einheiten durchaus akzeptable Lösung dar. Sie veranschaulicht deutlich die Ford-Devise des „So gut wie nötig".

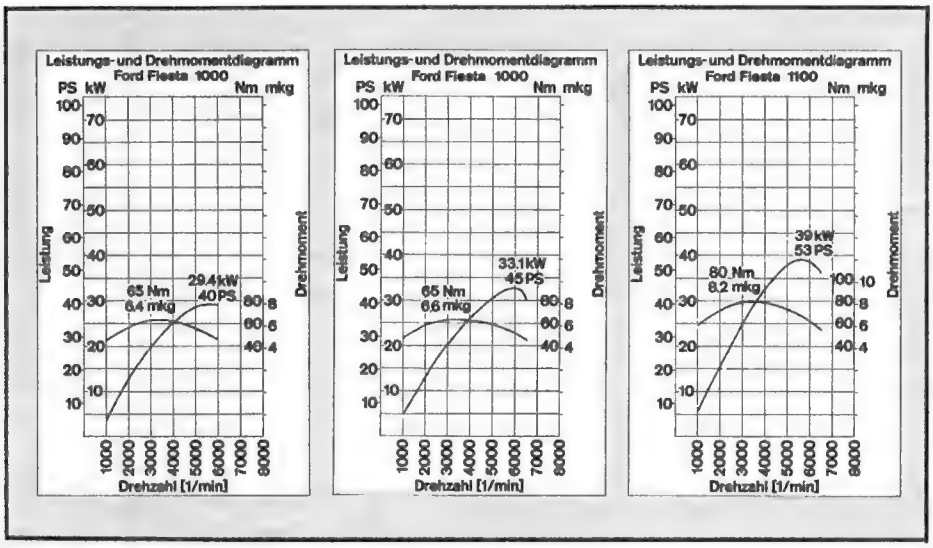
Wartungsfreundliches Konzept

Angesichts des weltweit geplanten Exports, aber auch im Interesse zeitgemäßer Wirtschaftlichkeit wurde ein weiterer Schwerpunkt bei der Fiesta-Entwicklung auf Service- und Reparaturfreundlichkeit gelegt. Die Chance, ein von Grund auf neues Auto bauen zu können, kam den Ford-Technikern dabei zugute.

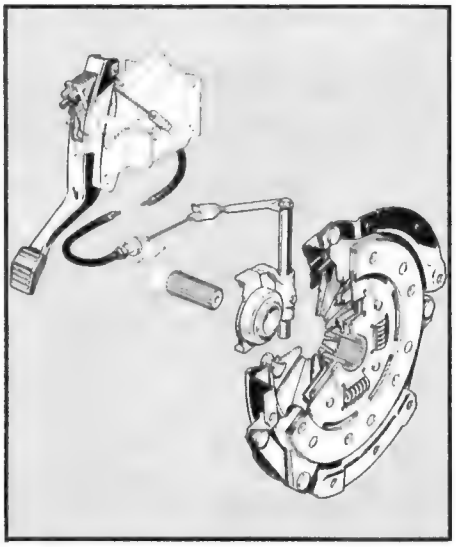
So kann beispielsweise das Armaturenbrett durch Lösen von nur drei Schrauben herausgenommen werden, die komplette Auspuffanlage weist nur eine einzige Schraubverbindung auf, Kupplungs- und Getriebereparaturen sind ohne Motorausbau möglich, Scheinwerfer- und Rückleuchtenbirnen können ohne Werkzeug gewechselt werden, Bremsbeläge können ohne Rad-Demontage durch Sichtöffnungen kontrolliert werden, ein starker Magnet im Getriebe bindet den Metallabrieb und ermöglicht eine lebenslängliche Ölfüllung, ein stark vereinfachter Kabelbaum schließlich soll die Zahl möglicher Störquellen erheblich reduzieren.

Insgesamt kann im Ford Fiesta ein Auto gesehen werden, das gut in die Zeit paßt. Sein klares, mit hohem Einsatz realisiertes Konzept bietet die Voraussetzungen, daß er im zweifellos harten Wettbewerb mit einer Reihe ebenfalls sehr fortschrittlicher Konkurrenten erfolgreich bestehen wird.

Helmut Eicker



Wie die Diagramme zeigen, werden die Maximalwerte für Leistung und Drehmoment bei für die Hubraumklasse relativ niedrigen Drehzahlen erreicht.



Servicefreundliche Kupplungsbetätigung durch automatische Nachstellung.

Der Golf GTI.
Lieber etwas warten, als auf so etwas verzichten.

Daß der Golf GTI ein Erfolg sein würde, haben wir uns ausrechnen können. Daß sich aber die gesamte Jahresproduktion für 1976 so schnell verkaufen würde, damit konnte beim besten Willen keiner rechnen.

Wir stehen also vor einer Tatsache, die uns sehr leid tut: Der Golf GTI verkauft sich schneller, als wir ihn bauen können, und viele Kunden müssen länger warten, als ihnen und uns lieb ist.

Wenn Sie also im Frühjahr Ihren Golf GTI haben wollen, müssen wir Sie bitten, ihn jetzt zu bestellen. Wir glauben, daß sich das Warten lohnt. Denn es erwartet Sie mit dem Golf GTI eines der besten Autos Deutschlands.

Sein Einspritzmotor hat eine K-Jetronic und einen speziellen Ölkühler und leistet 110 PS. In 9 Sekunden auf 100. Spitze 182 km/h. DIN-Verbrauch 8 Liter Super. Verbreiterte Spur. Breitere 70er Stahlgürtelreifen. Und innen erst: Ungewöhnlich bequeme Sportsitze. Ein griffiges Sportlenkrad. Verstellbare Kopfstützen. Schwarzer Velboursteppich. Heckscheibenwischer. Und eine ganze Menge mehr. Und wenn Sie jetzt noch den Preis hören, werden Sie bestimmt nicht verzichten wollen. Sondern lieber warten.

Unverbindliche Preisempfehlung für den abgebildeten Golf GTI DM 13.850,— (ab Werk, inkl. MWSt.). Die Volkswagen Kredit Bank finanziert. Versicherungsschutz über den VVD.

Zweimal 60 Pferde

Ascona 1.2 und 1.6 im Vergleich: Was nützt der größere Hubraum?

Die amerikanische General Motors-Tochter Opel hat eine Besonderheit in ihrem Ascona-Programm. Denn wer sich für ein Modell mit 60 PS (44 kW) entschieden hat, kann nun noch zwischen zwei gänzlich differenten Hubräumen auswählen. Es gibt nämlich einen Zwölfhunderter mit dieser Leistung, den Ascona 1.2, und einen ebenso starken 1600er, den Ascona 1.6.

Die Ungewöhnlichkeit im Angebot kam deshalb zustande, weil Opel den ursprünglich 68 PS (50 kW) starken 1,6 Liter Normalbenzin-Motor des alten Ascona in der Leistung weiter reduzierte, um auch eine bessere Anpassung an die neuen Kraftstoff-Qualitäten zu erreichen. Damit war das Kuriosum eingetreten: Zwei Sechzigpferder rangelten fortan um die Gunst der Käufer.

Gleiche Leistung, verschiedene Motoren

So gleich die Leistung nominell auch ist, so unterschiedlich sind die Maschinen, in denen sie jeweils erzeugt wird. Das kleine 60 PS-Triebwerk stammt aus dem Opel Kadett, hat einen Hubraum von 1200 cm³, eine nur dreifach gelagerte Kurbelwelle und einen Stoßstangen-Ventiltrieb. Seine höchste Leistung gibt es bei 5400/min ab, das Verdichtunsgverhältnis beträgt 9:1. Superbenzin ist erforderlich.

Mehr Hubraum hat das andere 60 PS-Triebwerk zu bieten. Der aus dem Opel Rekord stammende Motor ist 1600 cm³ groß, besitzt eine fünffach gelagerte Kurbelwelle und eine im Zylinderkopf liegende Nockenwelle. Die Maximalleistung stellt sich schon bei 5000/min ein, das Verdichtungsverhältnis beträgt 8:1. Normalbenzin reicht hier aus.

Beim Fahren mit beiden Asconas besteht schon vom subjektiven Gefühl her niemals ein Zweifel, in welchem der beiden Gleichstarken man gerade Gas gibt. Denn die Motoren sind nicht nur von der Konstruktion, sondern auch vom Temperament her ganz ungleich. Der kleine Zwölfhunderter wirkt willig und agil und hängt gut am Gas, der Große erscheint dagegen müde und phlegmatisch. In diesem Bereich fällt die Entscheidung nicht schwer;

Auf Verbrauchsfahrt mit angebauten Meßkanistern: Opel Ascona mit 1,2 und 1,6 Liter-Motor

Hitronic

die besondere elektronische Autoantenne für den ganz großen Empfang. Für alle Fahrzeuge. Ganz in Schwarz.

Auf Wunsch 4-Farb-Informationsprospekt.

Antennen und Steckverbinder

Hirschmann

Richard Hirschmann
Radiotechnisches Werk
7300 Esslingen/Neckar
Richard-Hirschmann-Straße 19

Für die kostbarsten Wochen des
sollten Sie auf Nummer Necker

Fotografiert in Playa del Ingles/Gran Canaria

NUR
NECKERMANN

Jahres mann gehen.

Admenting 6/1/200

Ein Wort zu unseren Reiseprospekten:

Damit Sie vorher wissen, was Sie erwarten können und was nicht, sagen wir Ihnen in unserem Prospekt über unsere Urlaubsorte und Urlaubshotels nicht nur die besonderen Leistungen, sondern auch die eventuellen Nachteile. Zu Ihrem Vorteil.

Und außerdem finden Sie in unseren Prospekten Ihren vollen Reisepreis für einen bestimmten Termin. Das einzige, was Sie hinzurechnen müssen, ist der jeweilige Abflughafen-Zuschlag. Das ist alles.
Sie haben Ihren Reisepreis auf einen Blick.

Fliegen Sie mit uns in die Sonne nach:

Teneriffa
2 Wochen Flugreise Zimmer/Frühstück Spartermin: 3.12.1976 DM 30.– Ermäßigung
schon ab **399.–**

Mallorca
2 Wo. Flugreise Übern., 5-Pers.-Appartement Spartermin: 5.12.1976 DM 30.– Ermäßigung
pro Pers. schon ab **209.–**

Andalusien
2 Wo. Flugreise Übern., 5-Pers.-Appartement Spartermin: 9.12.1976 DM 30.– Ermäßigung
pro Pers. schon ab **308.–**

Tunesien
2 Wochen Flugreise Halbpension Spartermine: 1. und 8.12.1976 DM 30.– Ermäßigung
schon ab **449.–**

Marokko
2 Wochen Flugreise Zimmer/Frühstück Spartermin: 4.12.1976 DM 30.– Ermäßigung
schon ab **578.–**

Club Aldiana/Senegal
2 Wochen Flugreise Vollpension Spartermin: 9.12.1976 DM 60.– Ermäßigung
schon ab **1246.–**

Flughafenzuschläge entnehmen Sie bitte unseren Prospekten, oder fragen Sie in unseren Reisebüros.

N-U-R Segelclub international: Happy Sailing vom Anfänger bis zum Profi!

Segeln ist für alle da! Dieses Motto erfüllt der N-U-R Segelclub international durch die Möglichkeit, alle Segelscheine zu erwerben, durch legere Kameradschaft, einen umfangreichen Bootspark und Clubstationen an idealen Segelrevieren:

In Puerto Pollensa auf Mallorca ist „Frühlings-Segeln" im Winter möglich. Im Club Aldiana im Senegal segeln Sie im Winter wie im Sommer. Im Olympiazentrum in Kiel-Schilksee machen Sie im Winter Ihren Sportbootführerschein oder Theoriekurse von A-C.

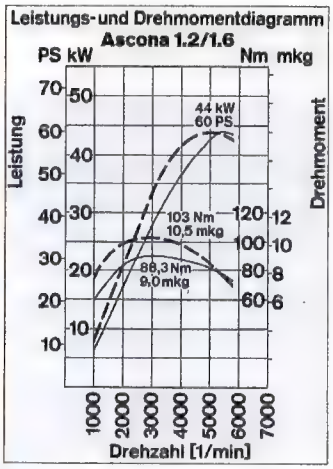
Weitere Informationen erhalten Sie in jedem Neckermann-Reisebüro.

Die neuen Neckermann-Reiseprospekte für Herbst/Winter/Frühjahr 76/77 erhalten Sie in Ihrem Neckermann-Reisebüro!

Ascona 1.2/1.6

denn das 1,2 Liter-Triebwerk ist jenes, das den größeren Fahrspaß vermittelt.

Die insgesamt besseren Fahrleistungen bietet dagegen der Sechzehnhunderter. Er ist mit seinem größeren Drehmoment (10,5 mkg gegenüber 9,0 mkg beim 1,2 Liter, beide Werte bei 3000/min) sozusagen der stämmigere, was sich – wie auch die Vergleichstabelle zeigt – in drei Disziplinen bemerkbar macht. So ist eine bessere Beschleunigung zu verzeichnen (0 auf 100 km/h in 16 s gegenüber 17,5 beim Zwölfhunderter), so gibt es einen Gewinn an Elastizität, und sogar die Höchstgeschwindigkeit liegt um runde 10 km/h höher.



Groß ist jedoch das Elastizitäts-Plus nicht; durch eine längere Gesamtübersetzung beim hubraumstärkeren Modell konnte die Beschleunigungselastizität nicht gravierend verbessert werden. Man spart also mit dem großen 60 PS-Modell praktisch nichts an Schaltarbeit ein.

Auf der Habenseite steht dafür wieder eine bessere Laufruhe und ein insgesamt

Zum Vergleich		Ascona 1.2 S	Ascona 1.6
Hubraum	cm³	1196	1584
Zylinderzahl/Bauart		4 R¹)	4 R¹)
Bohrung x Hub	mm	79 x 61	85 x 69,8
Verdichtungsverhältnis		9,0 : 1	8,0 : 1
Leistung	PS bei 1/min	60/5400	60/5000
	kW bei 1/min	44,2/5400	44,2/5000
max. Drehmoment	mkg bei 1/min	9,0/3000	10,5/3000
	Nm bei 1/min	88/3000	103/3000
Preis	DM	10 490,–	10 895,–
Beschleunigung in s			
0– 60 km/h		6,3	6,2
0– 80 km/h		11,0	10,2
0–100 km/h		17,5	16,0
0–120 km/h		29,5	25,3
1 km mit stehendem Start		38,6	37,5
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang) in s			
40– 60 km/h		7,5	7,3
40– 80 km/h		15,1	14,9
40–100 km/h		24,7	23,5
40–120 km/h		40,0	35,4
1 km ab 40 km/h		41,3	40,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	140,1	149,4

¹) Reihenmotor

Was sie verbrauchten		
Verbrauch in L/100 km	Ascona 1.2 S	Ascona 1.6
Landstraße ca. 60 km/h	7,6	8,9
Landstraße ca. 75 km/h	10,0	11,0
Autobahn ca. 120 km/h	10,6	11,0
Stadt	8,2	9,5
Testverbrauch	9,1	10,4

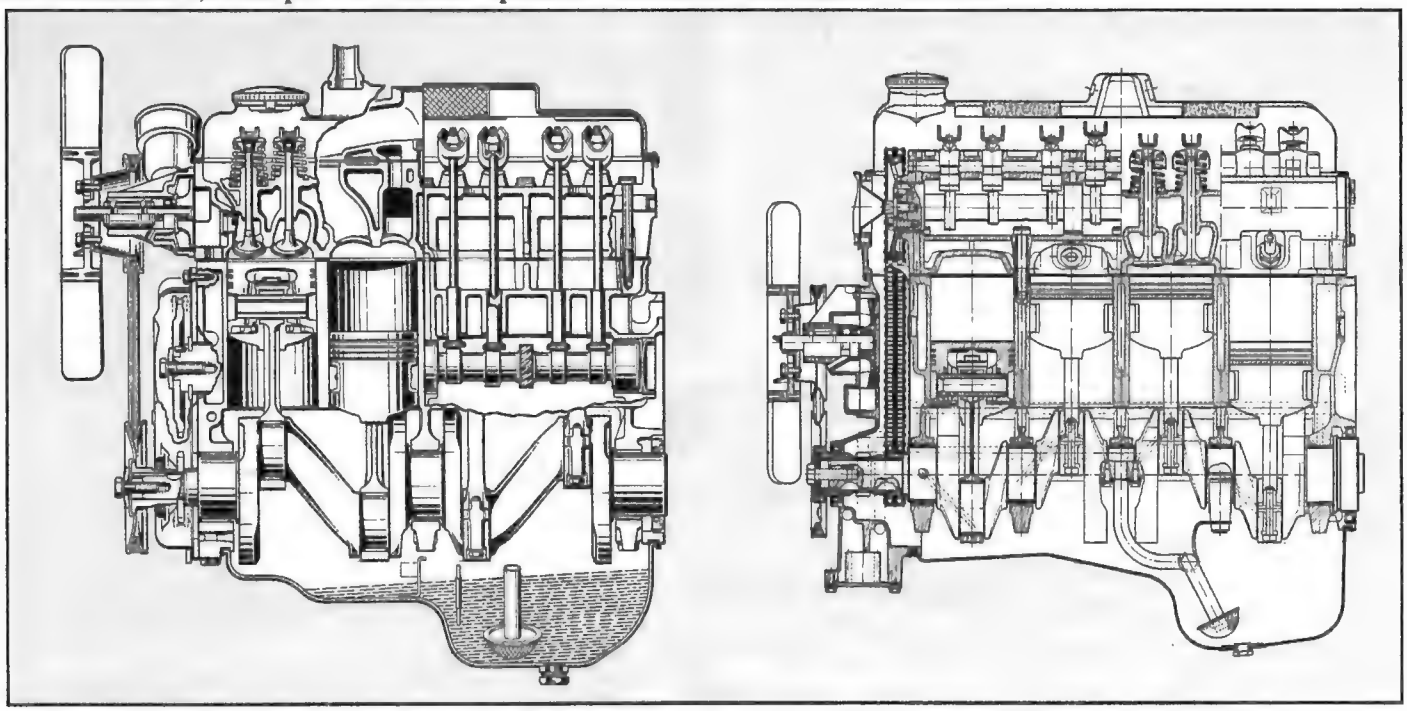
angenehmerer Geräuschkomfort. Da der 1,6 Liter-Motor im Drehzahlniveau unterhalb des 1,2 Liters rangiert (100 km/h im vierten Gang bedeuten 3400/min beim 1.6, jedoch 3800/min beim 1.2), ist ganz besonders auf langen Strecken ein wahrhaftiger Vorzug gegeben.

Der niedrigere Geräuschpegel, das zahlenmäßig größere Temperament und die bessere Durchzugskraft haben unter dem Strich einen Preis, der nicht allzu hoch ist. Wie die Verbrauchsfahrten, die auto motor und sport mit beiden Asconas unternahm, zeigten, konsumiert der 1.6 im Durchschnitt anderthalb Liter pro 100 km mehr als der 1,2-Liter. Dafür darf es beim Großen Normalbenzin sein. Im Preis übertrifft der Große den Kleinen um genau 400 Mark, und was das Finanzamt durch die Hubraum-Differenz mehr kassiert, ist auch bescheiden.

Man sollte sich also ruhig den Großen gönnen, oder gleich noch konsequenter sparen. Opel weiß auch für diesen Fall Rat und Abhilfe: Seit zwei Monaten gibt es den Ascona wahlweise ebenfalls mit einer Normalbenzin-Version des 1,2 Liter-Motor und einer Leistung von 55 PS.

Klaus Westrup

Im Durchschnitt 1,5 Liter pro 100 Kilometer sparsamer: Ascona mit dem Kadett-Triebwerk



Stoßstangen-Ventiltrieb und dreifach gelagerte Kurbelwelle beim 1.2 (links), fünf Lager und Nockenwelle oben beim 1.6

Wir kennen keine Hindernisse.
Die Stuyvesant-Generation geht ihren Weg.
Stuyvesant
AROMATISCH
FILTER
Stuyvesant
EXTRA LEICHT
FILTER
Echter Stuyvesant-Geschmack. Der Geschmack unserer Generation.
AROMATISCH: Nikotin 0,8 mg, Kondensat 11 mg. EXTRA LEICHT: Nikotin 0,6 mg, Kondensat 12 mg (Durchschnittswerte)

Fahrbericht

Honda CB 500 T

T for two

Neues Modell mit Zweizylinder-Viertaktmotor.

Auch das Motorrad-Geschäft unterliegt geradezu modischen Tendenzen. Denn schon seit geraumer Zeit gibt es einen Trend, der sich von Maschinen mit vielen Zylindern abwendet. Man trägt wieder große Zweizylinder, und selbst voluminöse Eintöpfe, deren Hubraum mühelos in vier Einheiten aufzuteilen gewesen wäre, sind wieder „in".

BMW kann diese Strömung nur recht sein; hier gibt es in der großen Klasse seit über einem halben Jahrhundert nur derbe Zweizylinder-Kost. Aber auch Honda, größter Zweiradproduzent der Welt, versucht, in Nostalgie zu machen. Bestes Beispiel: die CB 500 T, ein 42 PS starker Twin, der für all jene angeboten wird, denen die vierzylindrige CB 500 Four genau zwei Töpfe zuviel hat.

Mit einem Preis von knapp über 5000 Mark rangiert die Zweizylinder-Fünfhunderter von Honda runde 1300 Mark unter dem sechs PS stärkeren Vierzylinder-Modell. Dennoch änderte dies an der Beliebtheit des teureren Zweirades nichts; auf eine 500 T kommen im Verkauf immerhin fünf 500 Four, so daß man an den modischen Trend schon fast nicht mehr glauben mag.

In Wahrheit hat die relative Unbeliebtheit des zweizylindrigen T-Modells einen ganz sachlichen Grund. Es ist zwar ein handliches, ausreichend starkes und formschönes Motorrad, doch muß es sich in allen Disziplinen an den Eigenschaften der CB 500 Four messen. Und weil das so ist, kann gerade über den Motor, der aus dem 450 cm³-Triebwerk der 1963 präsentierten CB 450 entwickelt wurde, nicht nur Gutes gesagt werden. Er hat zwar einen günstigen Drehmomentverlauf und zieht schön von unten heraus, doch ist er – zumal jenseits von 5000 Touren – von starken Vibrationen geplagt, die alsbald auch seinem Kommandeur zusetzen.

Fotos: Seufert

Besonderes Merkmal des Zweizylinders: zwei obenliegende Nockenwellen

Hochgezogener Lenker, übersichtliche Armaturen

Auf der Straße sieht das so aus, daß man schon bei Geschwindigkeiten von über 90 km/h im fünften Gang durch Resonanzen belästigt wird. Deshalb fällt es auch schwer, an dem hohen Drehvermögen des Doppelnockenwellen-Motors wahrhaftige Freude zu empfinden. 9000 Touren sind zwar drin, aber sie machen beileibe nicht das Vergnügen wie beim Vierzylinder-Pendant.

So kann diese Honda eigentlich nur jenen Interessenten empfohlen werden, die beim Krad-Kauf auf die Mark schauen und die es nicht stört, daß sich die Hochleistungs-Mechanik bis in die Lenker-Enden mitteilt. Empfindlichere Naturen sollten besonders die Finger von ihr lassen. *Klaus Westrup*

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Zweizylinder-Viertakt-Motor, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb durch Kette, Bohrung x Hub 70 x 64,8 mm, Hubraum 498 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,5:1, Leistung 30,9 kW (42 PS) bei 8000/min, spezifische Leistung 62,1 kW/L (84,3 PS/L), maximales Drehmoment 39,2 Nm (4,0 mkg) bei 7000/min, zwei Keihin-Unterdruckvergaser 32 mm, Druckumlaufschmierung, Elektrostarter.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärkraftübertragung durch Zahnräder (3,3:1), Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Fünfganggetriebe, I. 2,227, II. 1,521, III. 1,230, IV. 1,0, V. 0,844, Hinterradantrieb durch Kette (2,2:1).

FAHRWERK

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel vorn, Schwinge mit verstellbaren Federbeinen hinten, Scheibenbremse vorn, Trommelbremse hinten, Reifen vorn 3,25-19, hinten 3,50-18.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 1410 mm, Außenmaße 2140 x 835 x 1135 mm, Leergewicht 210 kg, Tankinhalt 13 Liter.

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH

Höchstgeschwindigkeit 165,0 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h ca. 7,5 s, Verbrauch 5–7 Liter Superbenzin.

HERSTELLER UND PREIS

Importeur: European Honda Motor Trading GmbH, Sprendlinger Landstraße 166, 605 Offenbach.

Preis: DM 5018,–

Lieber Perfektion als Konfektion

Wollen Sie sich an ein Auto anpassen oder wollen Sie ein Auto, das zu Ihnen paßt? Ist auch Ihnen Perfektion lieber als Konfektion?

Saab-Ideen beginnen dort, wo das Übliche erfüllt ist. Leistung, die nicht über einen Leisten geschlagen wird. Saab 99. Elf verschiedene Modelle. Vollgepackt mit Ingenieurideen. Für jeden etwas, nicht für alle dasselbe.

Hinter Saab steht nicht der Zwang zur großen Stückzahl, sondern der Wille zum perfekten Einzelstück. Individualität gegen Uniformität. Maß statt Masse. Vielleicht etwas für Sie.

Das müssen Sie wissen, bevor Sie entscheiden: „Alles über den Saab 99." Eine Mappe voller Informationen. Fordern Sie sie an bei: Saab Deutschland GmbH, Berner Straße 89, 6000 Frankfurt/Main 56 (Niedereschbach), Telefon (0611) 5071028

SAAB

Viel Vernunft und viel Vergnügen

Raumfahrzeug

VW-Bus: viel Platz auf kleiner Fläche.

Es gibt nicht viele Automodelle, die eine Produktionszeit von 26 Jahren und eine Vermehrungsrate von vier Millionen Exemplaren vorweisen können. Dem VW-Bus und seinen Abarten gelang dieser Rekord nicht mit den üblichen, mehr am Publikumsgeschmack orientierten Erfolgsrezepten, sondern klar durch eine verblüffend praxisbezogene Originalität.

Diese unverwechselbare Eigenart ist ein Erbstück aus der kargen Nachkriegszeit. Die Konstrukteure des Volkswagenwerks hatten damals die Aufgabe, mit vorhandenen Käferteilen und auf der gegebenen Basis von 2400 Millimeter Radstand ein Lieferauto zu realisieren. Und bei so begrenzten räumlichen Möglichkeiten blieb ihnen gar nichts anderes übrig, als für den Aufbau die klassische Form des quaderförmigen Kastens zu wählen.

Die stilistische Reinschrift dieser mobilen Schachtel gelang den Wolfsburger Stilisten besser als vieles andere später. Denn sie umgaben den nützlichen Raum mit dem verkleinerten Gewand eines Frontlenker-Omnibus und ließen den Wagen somit gefällig und nicht im Arbeitskittel der Lastautos einherfahren.

Auch bei der technischen Lösung des Projekts zahlte sich der Mangel an Erfahrung und Bauelementen für den Nutzfahrzeugbau nur positiv aus. Der mit geistigen und mechanischen Mitteln aus dem Personenwagenbau geschaffene Lastenträger geriet zur beispielhaften Synthese von Personenwagen und Lastwagen.

Diese Mischung wird seither weltweit kopiert, und der VW-Bus kann mithin von sich behaupten, einer neuen Fahrzeuggattung vorangegangen zu sein. Trotz erfolgreich kopierender Konkurrenz kam dieser Urtyp mit Änderungen über mehr als ein Vierteljahrhundert.

Während der ersten 18 Jahre (1950 bis 1968) genügten Detailmodifikation und eine motorische Aufrüstung von ehemals 24 auf 46 PS. Nun sozusagen volljährig geworden, bekam der Typ 2 des Volkswagenwerks eine stilistisch überarbeitete Karosserie und ein verbessertes Fahrwerk mit Schräglenker-Hinterachse. Damit ist dieses Auto auch heute noch mindestens für die Vollendung seines dritten Jahrzehnts bestens gerüstet.

Karosserie: konsequenter Kastengeist

Die naturgemäß klobige Container-Form und das Gardemaß von 1,95 Metern Höhe schüchtern manchen Autofahrer ein und verleiten zu dem Eindruck, der VW-Bus sei ein gigantisches Ding, stadtfeindlich und parkplatzscheu. Die exaktere Untersuchung seines Grundrisses jedoch liefert ein eher gegensätzliches Ergebnis. Die Gesamtlänge erreicht nicht mehr als gehobenes Mittelklassemaß – nämlich 4,55 m; die Breite

Fotos: Seufert

Transportaufgaben, an denen herkömmliche Autos hoffnungslos scheitern, löst der VW-Bus ganz mühelos

»Mein ›Janus‹ von Metabo ond i, wir sind die Schtarken im Land.

Er mit seine 650 Watt, i mit meine 3 Zentner.«

Von einer Maschine wie dem »Janus« von Metabo sagen die Schwaben: des isch a schtarks Schtückle. Und meinen damit nicht nur die Kraft, die dahintersteckt, sondern auch die Idee.

Der »Janus« ist eine Schlagbohrmaschine und heißt so, weil er vorne und hinten schafft.

Vorne, am Bohrfutter, können Sie das größte Heimwerkergeräte-Programm der Welt einspannen, nämlich Metabo Multitool mit 33 Vorsatzgeräten. Damit können Sie sägen, drechseln, hobeln, nuten, heckenschneiden und noch viel mehr.

Und natürlich können Sie mit »Janus« bohren: z. B. in Weichholz bis 40 mm, in Stahl bis 13 mm. Und schlagbohren: in Beton bis 20 mm.

»Janus« schafft vorn mit 4 Gängen und 46000 Schlägen/min.

Und jetzt zur anderen guten Seite von »Janus«.

Hinten, an der Spannzange, hat er nochmal 2 Drehzahlen: 18000 und 25000/min. So hohe Drehzahlen gibt's bei keiner anderen Heimwerker-Maschine!

Das bedeutet: Mit dem »Janus« können Sie ganz profimäßig fräsen, schleifen und polieren.

Daß Ihnen »Janus« ausgiebig und lange Freude macht, dafür sorgt der Motor: *Er hat 650 Watt!* **Eine stärkere Schlagbohrmaschine für Heimwerker gibt es nicht.** Und dafür sorgt auch die *Metabo S-automatic Sicherheitskupplung.* Die schützt Sie, den Motor und das Getriebe.

Was will der Mensch no? Wissen wo's ihn gibt? Beim Fachhändler. Oder wollen Sie erst mal einen Prospekt? Dann schikken Sie einfach ein Postkärtle, Stichwort »Janus«.

Metabowerke KG, Postfach 229, 7440 Nürtingen.

Metabo

Männer haben Metabo

Der neue große Audi 100. Bess

2.100 Stunden auf dem Rüttelstand haben ihm ein sehr gutes Fahrwerk gegeben, damit Sie auch auf langen Reisen Ihre Kondition behalten.

Mit dem neuen großen Audi 100 erreichen Sie Ihr Ziel immer frisch und ausgeruht. Auch wenn Sie auf einer schlechten Straße fahren. Denn wir haben sein Fahrwerk so gebaut, daß es zum Beispiel die Fahrbahnstöße abfängt, die Sie müde machen könnten.

Wir haben dafür den Computer unseres Rüttelstandes mit den Daten extrem schlechter Fahrbahnen gespeist, das Fahrwerk über 2.100 Stunden durchrütteln lassen und die Ergebnisse sorgfältig für die Konstruktion ausgewertet.

Die Tests auf dem Rüttelstand entsprachen einer Fahrstrecke von 850.000 Kilometern.

er kommen Sie nicht ans Ziel.

So sind die langhubigen Federn in ihrer Wirkung zwischen Vorder- und Hinterachse besonders harmonisch abgestimmt. Durch große Gummizusatzfedern sind sie komfortabel weich und fangen harte Stöße trotzdem elastisch auf. Federn und Dämpfer sprechen dabei sehr fein an. Der gesamte Federungskomfort wird durch eine breite Spur und einen langen Radstand abgerundet. Bei der Lenkung haben wir die wichtigsten Teile mit gleitförderndem Teflon beschichtet. Sie geht daher fast so leicht wie eine Servolenkung.

Es gibt aber noch ein paar gute Gründe mehr, warum Sie mit dem neuen großen Audi 100 Ihr Ziel besonders gut erreichen. Zum Beispiel den Frontantrieb, die kraftvollen Motoren, das Lenkstabile Bremssystem mit der Diagonal-Zweikreis-Bremsanlage und dem Spurstabilisierenden Lenkrollradius, die Sicherheits-Karosserie, den neu gestalteten Innenraum, in dem Sie entspannt sitzen und deshalb sehr konzentriert fahren können. Und das neuartige Heiz-Frischluft-System mit Schnellregel-Effekt für immer gleichbleibende Temperaturen.

DM 14.295,– Für Basismodell Audi 100.
Foto: Audi 100 GL. DM 16.830,–
Unverbindl. Preisempfehlungen ab Werk.

Audi

Ein schönes Stück Technik.

Coupon

Gegen diesen Coupon schicken wir Ihnen eine ausführliche Information über den neuen großen Audi 100. Schreiben Sie an: Audi-Werbedienst, Postfach 1205, 4804 Versmold.

fällt mit 1,72 m auch nicht aus diesem Rahmen. Der VW-Bus ist so lang und so breit wie ein Opel Rekord. Kein Grund also, ihn für ein Monument zu halten.

Was er auf dieser Grundfläche an Platz auszubreiten hat, liegt dagegen absolut jenseits aller Limousinen-Maßstäbe. In der sitzreichsten Variante – die noch keinen Omnibus-Führerschein erfordert – dürfen immerhin neun erwachsene Menschen Platz nehmen. Sie haben in drei Reihen zu dritt nebeneinander Platz und genießen üppige Kopffreiheit und reichlichen Knieraum. Für das Gepäck stehen selbst bei solcher Besetzung noch 1000 Liter Stauraum zur Verfügung.

Für die Benutzer bodennaher Autos freilich ist der Zugang zu diesem rollenden Saalbau etwas ungewohnt. Wer vorn Platz nehmen möchte, muß von der Fahrbahn bis zu den Sitzflächen immerhin eine Höhendifferenz von einem Meter überwinden, und auch die Türschwellen liegen höher als bei normalen Autos üblich. Dennoch ist der Zugang zum hinteren Fahrgastraum – durch die seitliche Schiebetür – insgesamt recht kommod.

Unbefestigte Straßen meistert der VW-Bus souverän

Ohne die Sitzbänke, die sich leicht entfernen lassen, gibt das Hinterstübchen des VW-Bus einen gigantischen Laderaum frei. Allein dessen Grundfläche beträgt 4,1 Quadratmeter, der Rauminhalt liegt gar bei fünf Kubikmetern, und was dort transportiert wird, darf bis zu einer Tonne wiegen.

Alles Stückgut, das durch die Seitentür wandern kann, muß nur jene 50 cm bis zur Türschwelle hochgehoben werden. In dieser Richtung ist der Bus also sehr viel ladefreundlicher als her-

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 94 x 71 mm, Hubraum 1970 cm³, Verdichtungsverhältnis 7,3:1, Leistung 51,5 kW (70 PS) bei 4200/min, spezifische Leistung 26,1 kW/L (35,5 PS/L), maximales Drehmoment 140 Nm (14,3 mkg) bei 2800/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4200/min) 9,9 m/s, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Luftkühlung durch Gebläse, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölkühler, Ölinhalt Motor 4 Liter, zwei Solex-Vergaser 34 PDSIT, mech. Benzinpumpe, 55 Liter-Kraftstofftank vor der Hinterachse, elektr. Anlage 12 V.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,78 (17,3), II. 2,06 (9,4), III. 1,26 (5,8), IV. 0,85 (3,9), Achsantrieb 4,57.

FAHRWERK

Bodengruppe mit aufgeschraubter Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Kurbellenkern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, vorn und hinten Drehstabfederung mit hydraulischen Teleskopstoßdämpfern, vorn und hinten Stabilisatoren, Schneckenrollenlenkung mit Lenkungsdämpfer, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mech. Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Stahlgürtelreifen Michelin zX 185 SR 14.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2400 mm, Spur 1395/1455 mm, Außenmaße 4505 x 1720 x 1960 mm, Leergewicht (vollgetankt) 1395 kg, davon Vorderachse 585 kg, Hinterachse 810 kg, Gewichtsverteilung 41,9 : 58,1, zulässiges Gesamtgewicht 2250 kg, Zuladung 855 kg, Personenindexzahl 10,0, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 600 kg, zulässige Dachlast 100 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 36,9 kW/t (19,9 kg/PS), bei Belastung mit 680 kg (6 Personen mit Gepäck) 24,8 kW/t (29,6 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 133,3 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0– 40 km/h	3,8 s
0– 60 km/h	7,4 s
0– 80 km/h	13,3 s
0–100 km/h	22,0 s
0–120 km/h	45,8 s

1 km mit stehendem Start 41,2 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40– 60 km/h	7,2 s
40– 80 km/h	15,5 s
40–100 km/h	25,9 s
40–120 km/h	49,2 s
1 km ab 40 km/h	41,8 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	57 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	68 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	81 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin
Testverbrauch 12,8 L/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 7500 km

RICHTPREIS

Bus (Achtsitzer) DM 17 350,–
Hersteller: Volkswagenwerk AG, 318 Wolfsburg.

Mobil SHC: Motorsparen in live.

G. Kneissl, Chefpilot.
Ich nehme fur mein Auto Mobil SHC, weil ich auch in meiner Boeing 727 mit einem vollsynthetischen Mobil-Schmierstoff bestens fahre.

H. Kaselau, Kaufmann.
Ich nehme Mobil SHC, weil ich mein gutes, teures Auto auch noch mit 60.000 km gut und teuer wiederverkaufen mochte

Dr. F. Indra, Cnefkonstrukteur:
Ich nehme Mobil SHC, weil ein Schmierstoff grundsatzlich hohere Leistungsgrenzen haben muß als das Triebwerk, das man konstruiert.

K. Tiedtke, Werkstattmeister:
Ich empfehle Mobil SHC, weil ich weiß, daß ein 50% dickerer Schmierfilm und ein hoherer Oldruck weniger Verschleiß und damit weniger Geld kosten.

S. Matzer, Sekretarin
Ich fahre Mobil SHC, weil der nette Meister aus meiner Werkstatt mich uberzeugt hat, daß also . . . naja, vollsynthetisch ist eben besser als Ol.

W. Rohrl, Rallye-Fahrer:
Ich fahre Mobil SHC, weil man nicht auf Schonung fahren kann, wenn man Weltmeisterschaftspunkte sammeln will. Sondern nur auf Sieg.

H. Ellrodt, Sales Manager
Ich brauche Mobil SHC, weil ein vollblutiger Sportwagen und ein vollsynthetischer Schmierstoff ideal zusammenpassen. Hochgezuchtete Pferdchen sind eben aufregend, aber empfindlich

- **50% dickerer Schmierfilm**
- **Absolute Scherstabilität**
- **Unerreichte Hochtemperaturbeständigkeit**
- **Extremer Verschleißschutz**
- **Überragende Motorsauberkeit**
- **Sofortige Schmierung bei Kaltstarts**
- **Ölverbrauchssenkung bis 50%**
- **Optimaler Öldruck**

Bei Mobil-Vertragshändlern, Aral-Tankstellen, Werkstätten, im Zubehörhandel.

Mobil SHC

Mehr Kilometer pro Motor, weil vollsynthetisch.

Empf. Verkaufspreis DM 14,80 pro Liter.

Jetzt auch 4000 mal bei ARAL.

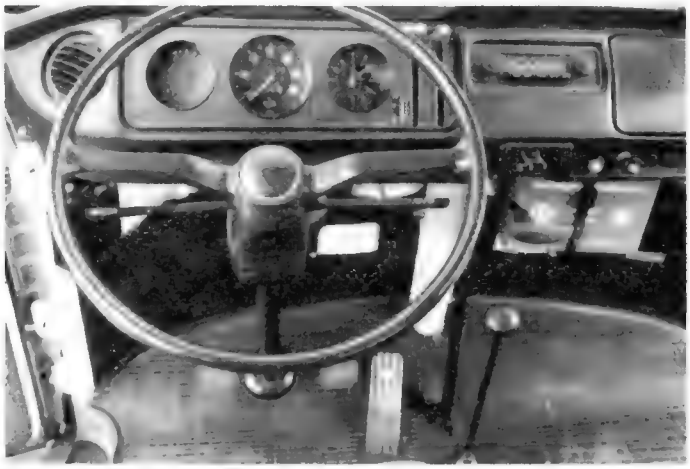
kömmliche Personenautos. Weit mehr Körperkraft hingegen ist vonnöten, wenn schwere Güter in das achterliche Gepäckfach wandern sollen. Denn das liegt im ersten Stock über dem Motor und einen Meter über der Straße. Aus dieser Höhe muß auch im Falle eines Plattfußes das Reserverad geborgen werden, was dann auch mehr die Arbeit für einen gestandenen Berufskraftfahrer ist.

Zumindest das Gefühl, ein solcher Profi zu sein, beschleicht den Bus-Piloten auch alsbald am Lenkrad. Nach kurzer Eingewöhnung verleiht die hohe Position Sicherheit durch optimale Übersicht. Und die senkrechte Sitzhaltung des Speditionsgewerbes erweist sich auf langen Strecken als keineswegs unbequem.

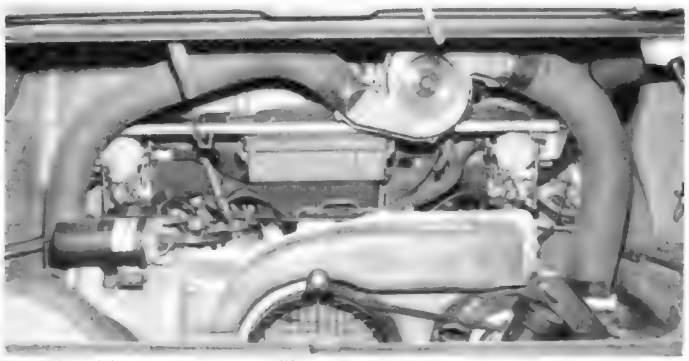
Unterstrichen wird dieser vorteilhafte Eindruck noch durch die Tatsache, daß der VW-Bus in Bedienungsschema und Bedienungskomfort weitgehend der Pkw-Norm entspricht. Alle wichtigen Hebel und Schalter liegen griffgünstig und sind so logisch angeordnet, wie das auch bei den übrigen Volkswagen der Fall ist.

Die Fördermenge der Lüftung wird der Größe des Gehäuses im Hochsommer allein kaum gerecht, aber die zahlreichen Fensteröffnungen können das ausgleichen. Was die Wärmetauscher des luftgekühlten Motors an Heißluft abzugeben haben, reicht niemals für wohlige Wärme im Winter. Um die Anschaffung einer Standheizung (1031 DM) kommt der Käufer kaum herum.

Auch sollte er einen weiteren Nachteil des Bus-Gehäuses ganz nüchtern an seiner bisherigen Blechschadenbilanz messen. Der rollende Container hat keine abschraubbaren Kotflügel und ist auch sonst für den Karosserie-Reparateur kein Musterfall für niedrige Instandsetzungskosten. Schäden sind hier vielmehr in der Regel teuer.



Der Arbeitsplatz des Fahrers ist praxisgerecht gestaltet



Der Zweilitermotor sorgt für gute Fahrleistungen

Der Motor: ein Erbstück von Porsche

Der Käufer eines VW-Bus kann unter zwei Triebwerken wählen. Für weniger Eilige gibt es den 1,6 Liter-Käfermotor mit 50 PS (37 kW). Wer aber das Marschtempo der übrigen Personenwagen einigermaßen halten will, ist mit der teureren Zweiliter-Maschine und 70 PS (52 kW) besser bedient.

Dieses auch im Testwagen installierte Aggregat wurde ursprünglich von Porsche aus dem 1,7 Liter-Motor des VW 411 für das 2 Liter-Modell des VW Porsche 914 entwickelt. Der im Porsche-Trimm mit Einspritzanlage und hoher Verdichtung 100 PS leistende Motor wurde im Volkswagenwerk für den mehr kommerziellen Einsatzzweck gründlich gedrosselt. Er kommt nun mit Normalbenzin aus, das ihm über eine Zweivergaseranlage (Solex 34 PDSIT) verabreicht wird.

Trotz einer extrem kurzhubigen Bauweise (Bohrung 94 mm, Hub 71 mm) zeichnet den Motor ein sehr günstiger Drehmomentverlauf aus (mehr als 13,0 mkg/128 Nm zwischen 1300 und 3800/min). Die Höchstleistung von 70 PS (52 kW) fällt auch schon bei dezenten 4200/min an. Der Fahreindruck bestätigt die Papierform klar. Das große Bus-Triebwerk glänzt im mittleren Drehzahlbereich mit überzeugender Zugkraft. Anderseits schätzt es eine niedertourige Fahrweise wenig und rächt sich bei etwa 40 km/h im Vierten durch Rukkeln. Und zum Überdrehen läßt es sich erst gar nicht verleiten, denn aufkommende Atemnot regelt den gedrosselten Motor dann selbsttätig ab.

Was trotz allem Kraftentzug an Fahrleistung möglich ist, reicht zumindest für eine sehr zügige Teilnahme am Straßenverkehr. Immerhin braucht der Kraft-Bus wenig mehr als 20 Sekunden, um aus dem Stillstand auf 100 km/h zu kommen, und er ist zudem in der Lage, etwas rascher zu fahren als 130 km/h. Bei der Beurteilung dieser Werte kommt es dann sehr auf den Standpunkt an. Der Bus geht objektiv schlechter als ein VW-Polo, aber er ist immer noch weit temperamentvoller als etwa ein Mercedes 200 D.

Zum flotten Vorankommen allerdings gesellen sich beim VW-Bus konstruktionsbedingte Nachteile. Der luftgekühlte Boxermotor zählt nicht eben zu den Leisetretern, was dann auch 81 Dezibel bei 120 km/h nachdrücklich bestätigen. Da das 1,4 Tonnen schwere Auto recht häufig auch durch den Einsatz kleinerer Gänge und hoher Drehzahlen in Schwung gehalten sein will, verstärkt sich noch der Eindruck, in einem vergleichsweise lauten Wagen zu reisen, unweigerlich.

Auch bewegt kein Fahrer ungestraft so viel Gewicht und dazu noch eine Stirnfläche von mehr als drei Quadratmetern rasch durch die Gegend. Die große Masse und der hohe Luftwiderstand fordern ihren Tribut an der Tankstelle. Ein Auto-

Kommen Sie gut durch den Winter. Michelin X M+S 8.

Gut für jeden Winter:

Schnee-Winter
Die robusten Profilstollen verzahnen sich fest im Schnee: optimale Griffigkeit auch im Tiefschnee.

Eis-Winter
Reifenunterbau und die Michelin-Gummimischung sorgen für eine gute Haftung auf Eis.

Matsch-Winter
Das offene Profil setzt sich auch in Matsch und Schlamm nicht zu – der Reifen bleibt in jeder Situation griffig.

Regen-Winter
Die breiten Profilkanäle können viel Wasser aufnehmen und ableiten – die Aquaplaning-Gefahr ist erheblich gemindert.

Nicht-Winter
Reifenunterbau (Radialbauweise) und Profilgestaltung sind so konzipiert, daß der X M+S 8 auch auf trockenen Straßen komfortabel leise abrollt.

Langzeit-Winter
Michelin, das bekannte Zeichen für hohe Kilometerleistung und kompromißlose Qualität. Übrigens: der X M+S 8 ist bis zu 160 km/h zugelassen.

Gut für viele Winter: mit seiner sagenhaften Kilometerleistung. Michelin X M+S 8.

A 3-(76039)-3 D

bahnschnitt von 110 km/h kostet 14 L/100 km. Und wer auf Bundesstraßen eine scharfe Gangart einschlägt, darf auch 15 L/100 km einkalkulieren. Private Busfahrer freilich pflegen solche Hinlanger-Ambitionen alsbald abzulegen; sie kommen dann bei mäßigem Zeitverlust mit 12,5 L/100 km aus.

Das Fahrwerk: eine aufwendige Lösung

Vier einzeln aufgehängte Räder gehören sonst nicht eben zu den Stammesmerkmalen von Nutzfahrzeugen. VW aber hat sich bei der Konstruktion des Typ 2 diesen Aufwand niemals nehmen lassen. Seit 1968 gar trägt dieses Fahrwerk beispielhafte Züge. Denn zu der robusten Kurbellenkerachse vorne kam eine Schräglenker-Konstruktion an die Hinterachse. Scheibenbremsen vorn und Gürtelreifen (beim 70 PS-Bus serienmäßig) vervollständigen das von Sparsamkeit kaum getrübte Bild.

Am deutlichsten zahlt sich dieser Aufwand in Form von

Sportive Sonder-Klasse:
Der Fiat 128 berlinetta.

Fahrkomfort aus. Stufenweises Vergrößern der Federwege und viel Feinarbeit an der Abstimmung lassen den VW-Bus heute jegliche Bodenunebenheit im Stile eines wirklich komfortablen Mittelklassewagens meistern. Die früher einmal üblichen Vertikalbeschleunigungen des auf der Vorderachse sitzenden Fahrers gibt es schon lange nicht mehr.

Diese ausgeprägt komfortable Fahrwerksauslegung begleitet den Piloten merklich in jeder Kurve, wo lange Federwege, sanfte Federraten und ein zurückhaltend dimensionierter Stabilisator vorn in Zusammenarbeit mit dem hohen Schwerpunkt eine nicht unbeträchtliche Seitenneigung aufkommen lassen. Dennoch hat der Fahrer wenig Anlaß, dies als eine Ermahnung zu beschaulicherem Kurventempo aufzufassen. Statt umzufallen nämlich gerät der Bus zunächst in eine Phase milden Untersteuerns. Und wer es noch schneller probiert, wird bald belehrt, daß hier ein Heckmotor das Fahrverhalten bestimmt. Denn auch so ein Bus versteht sich aufs Übersteuern. ▷

M 28/8

Außen schnelles Coupé. Innen komplette Kombi-Limousine.

Auch wenn manche Automobile mittlerer Größenordnung mehr sein wollen, als sie sein können – der Fiat 128 berlinetta verwirklicht den Wunsch nach Vielseitigkeit.
Er präsentiert sich äußerlich als sportives Coupé. Und fährt auch so. Spritzig. Dynamisch. Mit seinem drehfreudigen Triebwerk. Innen überrascht er durch viel Raum. Mit vier gut geformten Einzelsitzen. Vollkommene Limousine. Klappt man die Rücksitze um, ist der Kombi perfekt. Mit fast 1000 Liter Stauraum.
Seine sportliche, reiche Ausstattung rundet das komplette Automobil ab. Der Fiat 128 berlinetta. Kombi-Limousinen-Coupé.

Der Fiat 128 berlinetta.
1116/1290 ccm, 65/73 PS, 150/160 km/h. Frontantrieb, Einzelradaufhängung, 3-türig (große Heckklappe), reiche sportliche Ausstattung: Sportlenkrad, Drehzahlmesser, sportliches Polster-Design, Doppelscheinwerfer und vieles mehr.

Preise ab DM 11190,–
unverbindliche Preisempfehlung für die 65-PS-Version.
Der schnelle Weg zum Fiat 128 berlinetta: Fiat-Kredit. Die günstige Finanzierung.

1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung.
2 Jahre Garantie auf alle lackierten Teile.

Das weitere Fiat-Programm:
Fiat 126, 594 ccm, 23 PS · Fiat 133, 843 ccm, 34 PS
Fiat 127, 896 ccm, 40/45 PS · Fiat 128, 1116/1290 ccm, 45/55/60 PS · Fiat X 1/9, 1290 ccm, 73 PS
Fiat 131 mirafiori, 1297/1585 ccm, 55/75 PS
Fiat 132, 1585/1756 ccm, 90/98/111 PS.

Ich möchte informiert werden über Fiat generell
und das Modell _____ speziell.
Name _____
Anschrift _____
(Bitte ausschneiden und einschicken an:
Deutsche Fiat AG, Postfach 1763, 7100 Heilbronn.)

FIAT

Autos mit Witz und Verstand

In der alltäglichen Fahrpraxis jedoch spielt dieses Heckmotor-Merkmal keine gravierende Rolle, denn als Sportwagen will dieses Auto nun wirklich nicht verstanden sein. Dafür ist ein anderer Nachteil dieser Bauweise um so lästiger. Der durch seine großen Seitenflächen gekennzeichnete Bus wird durch die nach hinten gerückte Schwerpunktlage ganz besonders windempfindlich. Stürmisches Wetter nötigt seinem Fahrer deshalb eine zurückhaltende Fahrweise ab.

Andererseits freilich verdankt der VW-Bus seinem Heckmotor auch einige sehr spezifische Vorteile. Die geringere Last auf der Vorderachse beschert dem insgesamt schweren Auto annehmbare Lenkkräfte. Diese Eigenschaft und die perfekte Übersichtlichkeit machen den VW-Bus ebenso stadttauglich wie jeden gleichgroßen Personenwagen und gleichzeitig viel agiler als seine Konkurrenten aus der Lieferwagen-Branche.

Ihren zweiten Vorteil kann die Heckmotorbauweise am anderen Ende der Zivilisation ausspielen. Die bestens belastete Antriebsachse gewährleistet auch im tiefen Schnee und im unwegsamen Gelände noch sicheren Vortrieb. Diese Eigenschaft kann durch Zukauf einer Differentialsperre verstärkt werden, was dem Bus das Prädikat „expeditionstauglich" einbringt.

Einen sehr positiven Eindruck hinterließen schließlich auch die Bremsen des Großvolkswagens. Sie ließen sich dank Servo mit geringem Pedaldruck betätigen und zeigten eine sehr gute Wirkung.

Vorzüge

- **Großes Raumangebot**
- **Im Fahrkomfort Personenwagen-Niveau**
- **Sichere Fahreigenschaften, handlich im Stadtverkehr**
- **Sehr gute Winterfahreigenschaften**

Nachteile

- **Hoher Preis**
- **Unzureichende Grundausstattung**
- **Hoher Verbrauch**
- **Schlechte Heizung**

Der Laderaum des VW-Bus faßt fünf Kubikmeter

Die Preisgestaltung: ein Raumfahrzeug ist teuer

Wer sein Geld in fahrbarem Großraum investieren will, muß meist mehr als befürchtet von der hohen Kante nehmen. Ein VW-Bus mit der opulenten L-Ausstattung des Testwagens ist heute unter 16 000 Mark nicht mehr zu haben. Und dann geht das Draufzahlen noch fröhlich weiter, denn die Komplettpreis-Welle hat den Bus noch nicht erreicht.

Selbstverständlichkeiten wie heizbare Heckscheibe, Rückfahrscheinwerfer, Verbundglas, Automatikgurte, Armaturenbrettpolsterung, abblendbarer Innenspiegel sowie Schlösser für Tank- und Motordeckel müssen hier extra bezahlt werden. Wer Kopfstützen haben möchte, muß nicht nur für diese extra berappen (52 DM das Stück), sondern auch noch für deren Halterungen (10 DM das Paar). Selbst der Wunsch nach Stoffpolstern — die üblicherweise billiger als kunstlederne sind — muß gesondert geäußert werden.

Allein das Modell VW-Kombi, das ab 13 500 DM gehandelt wird, verspricht eine gewisse Milderung der Kosten. Allerdings müssen bei ihm dann sogar noch die hinteren Sitze, die rückwärtige Fußmatte und der Dachhimmel gegen Aufpreis bestellt werden. So ist es kein besonderes Kunststück, einen VW-Bus oder Kombi auf einen Endpreis von deutlich über 20 000 Mark zu bringen.

Man sieht es ihnen allerdings nicht an. Aber das muß ja nicht unbedingt ein Nachteil sein.

Clauspeter Becker

Preise und Aufpreise

VW-Bus L 70 PS	**17 350,— DM**
Schiebedach	**735,— DM**
Standheizung	**1 031,— DM**
heizb. Hecksch.	**155,— DM**
Ausstellfenster	**157,— DM**
Hohlraumkonserv.	**128,— DM**
Verbundglas	**141,— DM**
Automatikgurte	**66,— DM**
Gesamtpreis	**19 763,— DM**

Der Ideal-Computer

Die einzigartige Neuheit von ITT Schaub-Lorenz, nimmt Ihnen endlich die Entscheidung ab, ob Sie sich ein Farbfernsehgerät mit zusätzlicher Fernbedienung leisten sollten.

Fernbedienung ohne teure Mehrkosten

Der Ideal-Computer ist Nah- und Fernbedienung in einem. Sie brauchen also keine separate Fernbedienung mehr. Damit sparen Sie bares Geld.

Quarzgesteuert und störungsfrei. Die elektrische Schaltung basiert auf einer millionenfach bewährten quarzgesteuerten IC-Technik, die auch durch Ultraschalleinflüsse von außen nicht gestört werden kann.

Im Service-Fall läßt sich der Ideal-Computer noch schneller und einfacher austauschen als ein Modul.

Steuerung aller Funktionen.

Der Ideal-Computer hat Direktwahl für 8 Programme, Lautstärke-, Helligkeits- und Farbregelung und die berühmte Ideal Color-Taste (ein sanfter Druck, und die Farbe ist optimal eingestellt).
Und natürlich die Taste „AUS".

Endlich ein Stammplatz für die Fernbedienung

Der Ideal-Computer hat seinen „Stammplatz" im Gerät. Langes Suchen nach der verlegten Fernbedienung gibt's also nicht mehr.

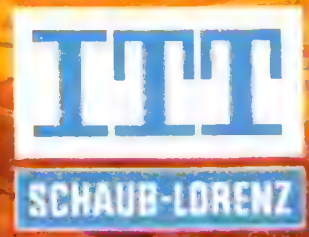
Im Gerät ist der Ideal-Computer an einen Stromkreis angeschlossen und hat keinen Batterieverbrauch.

Wenn Sie den Ideal-Computer aus dem Gerät **herausnehmen** und damit zur Fernbedienung machen, schließt sich automatisch eine Klappe an der Gerätefront. Das harmonische Gesamtbild des Gerätes bleibt also immer erhalten.

Ideal Color-Geräte mit dem einzigartigen Ideal-Computer gibt's nur beim guten Fachhandel. Dort, wo man Sie objektiv berät.

ITT
SCHAUB-LORENZ

Technik der Welt



ITT

SCHAUB-LORENZ

Durch der weltweiten [illegible] Erfahrung von ITT ist es gelungen, eine [illegible] zum Vorteil der [illegible] umzusetzen.

★ Aus dem Gerät herausgenommen: die ideale Fernbedienung

★ Im Gerät: die ideale Nahbedienung

IDEAL COLOR

WELT—NEUHEIT

durch die Sie bares Geld sparen

Nah- und Fernbedienung in einem!

Nähere Informationen siehe linke Spalte

Kurztest

Mercedes 450 SEL

Lang und gut

S-Modell mit 4,5 Liter-Motor und neuen Leistungsdaten.

Der 450 SEL spielte bis Anfang 1975, als der 450 SEL 6.9 präsentiert wurde, die Rolle des Spitzenmodells innerhalb des Daimler-Benz-Programms. Heute steht er in der Hierarchie nur noch an zweiter Stelle, aber man merkt ihm die Degradierung praktisch nicht an. Der nur in kleinen Stückzahlen entstehende und rund 25 000 Mark teurere 6.9 von Daimler zählt, ähnlich fast wie ein echter Exote, zu den Ausnahmen im Straßenverkehr. So blieb die Würde des Vierhundertfünfzigers trotz einer schlechteren Position gewahrt. Er ist, auch imagemäßig, ein ganz besonders erstrebenswerter Mercedes geblieben.

Technisch erfuhr der Viereinhalbliter, der in SEL-Version einen Radstand von 2,96 Meter bei einer Gesamtlänge von gut fünf Metern zu bieten hat (SE-Radstand: 2,86 Meter), eine Reihe von Modifikationen, die sich in erster Linie auf den Motor konzentrieren. So bekam das achtzylindrige Triebwerk, das aus dem V8 des 350 SE entwickelt wurde, eine K-Jetronic von Bosch, eine kontaktlose Zündanlage und — ebenfalls ganz im Sinne der Wartungsvereinfachung — einen hydraulischen Ventilspielausgleich, wie er auch von Anfang an im 6,9 Liter-Triebwerk vorgesehen wurde.

Nominell geriet der Achtzylinder etwas schwächer: Die Leistungskurve gipfelt nun bei 217 PS (159,7 kW), während bisher 225 PS (165 kW) erreicht wurden. Auch mit den Drehmomentwerten ging es leicht bergab; der „alte" Motor war gut für 38,5 mkg (378 Nm) bei 3500/min, der neue liefert 36,7 mkg (360 Nm) bei 3250/min.

Diese deklarierten Leistungs- und Drehmomentdifferenzen machten sich bei den Meßfahrten bemerkbar. Denn ganz so gut wie die bisherige Version konnte es der aktuelle Testwagen des Modelljahres 1977 nicht (siehe Vergleichstabelle auf Seite 119). Das, was übrigblieb, reicht jedoch zum zügigen Fahren gut aus. Immerhin kam der schwächere SEL in der Höchstgeschwindigkeit noch an 210 km/h heran, einen Wert, mit dem man ihn auf Autobahnen zu den klaren Favoriten zählen kann.

Dennoch muß man sich darüber im klaren sein, daß der 450 innerhalb seiner unter ihm konkurrierenden Mitstreiter 280 SE und 350 SE leistungsmäßig keine klare Führungsrolle beziehen kann. Schon einem gut laufenden Sechszylinder der S-Klasse fährt der repräsentative SEL nicht einfach „weg", aber ganz offensichtlich soll er das auch gar nicht. Denn der großvolumigere Motor hat seine Meriten woanders.

So harmoniert der 4,5 Liter-Motor ungleich besser mit einer Getriebeautomatik als etwa der 3,5 Liter oder gar der 2,8 Liter-Sechszylinder. Aus diesem Grund gibt es den 450 SE selbst auf Wunsch nicht mit Schaltgetriebe. Der Eindruck der Fahr- und Laufkultur soll offensichtlich schon vom Ansatz her nicht gestört werden. Tatsächlich gibt es am Zusammenspiel zwischen

Zur Serienausstattung gehören

- Automatisches Getriebe
- Servolenkung
- Zentralverriegelung
- Elektrische Fensterheber vorn und hinten
- Halogen Fern-, Abblend- und Nebellicht

Foto: Seufert

Jetzt mit K-Jetronic und kontaktloser Zündanlage: Mercedes-Benz 450 SEL

Marlboro.
Der Geschmack
von Freiheit
und Abenteuer.
FILTER CIGARETTES
Marlboro
Hol Dir den vollen Geschmack der Marlboro.
Nikotin 0,8 mg, Kondensat 14 mg (Durchschnittswerte nach DIN)

Motor und Getriebeautomatik nicht viel auszusetzen; die Schaltvorgänge erfolgen mit der erwünschten Weichheit, und das Drehvermögen des Motors wird im Bedarfsfall gut genutzt.

Ein weiterer Pluspunkt des 4,5 Liter-Triebwerks ist seine Laufruhe, die sich von der des Sechszylinders und auch des kleineren V8 noch einmal positiv unterscheidet. Das insgesamt niedrige Drehzahl-Niveau ist daran hauptsächlich beteiligt; bei 100 km/h wendet der große Achtzylinder bescheidene 2600 Touren auf und bewegt sich damit auf dem Niveau amerikanischer Big-Block-Maschinen.

Das sanfte Motor-Murmeln unten herum und das unaufdringliche Schnurren bei höheren Drehzahlen tragen in hohem Maße dazu bei, daß man in diesem Auto schnell ein perfektes Langstrecken-Gefährt sieht. Von München

Technische Daten

MOTOR

Achtzylinder Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 92 x 85 mm, Hubraum 4520 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,8 : 1, Leistung 159,7 kW (217 PS) bei 5000/min, spezifische Leistung 35,3 kW/L (48,0 PS/L), maximales Drehmoment 360 Nm (36,7 mkg) bei 3250/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5000/min) 14,2 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Kette, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung, Ölkühler im Luftstrom, K-Jetronic Benzineinspritzung (Bosch), elektrische Benzinpumpe, 96 Liter-Tank über der Hinterachse, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern mit Gummizusatzfederung, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern (Diagonal-Pendelachse), Schraubenfedern mit Gummizusatzfederung, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Servolenkung mit Lenkungsdämpfer, hydraulische Zweikreisbremse, Unterdruck-Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn und hinten, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6½ J x 14, Stahlgürtelreifen Michelin XWX 205/70 VR 14.

VERBRAUCH

Superbenzin
Testverbrauch . . . . 18,3 L/100 km

RICHTPREIS

Limousine 4türig . . . DM 44 444,40
Hersteller: Daimler-Benz AG, Postfach, 7000 Stuttgart-Untertürkheim.

JACK DANIEL'S
wenn Sie sich ihn leisten können

Weich und mild, weil durch Tennessee-Ahornholz gefiltert — drop by drop — Tropfen für Tropfen

Zum Vergleich	Mercedes 450 SEL	Mercedes 450 SEL*	Mercedes 280 SE	Mercedes 350 SE	Mercedes 450 SEL 6.9
Hubraum cm³	4520	4520	2746	3499	6834
Leistung PS bei 1/min	217/5000	225/5000	185/6000	200/5800	286/4250
Testverbr. L/100 km	18,3 S	19,9 S	17,2 S	24,0 S	23,2 S
Preis DM	44 440,40	–	30 891,30	34 854,–	69 930,–
Beschleunigung in s					
0– 60 km/h	5,4	5,0	4,2	5,1	4,0
0– 80 km/h	7,7	7,4	6,6	7,2	5,8
0–100 km/h	11,1	10,5	9,7	10,4	8,2
0–120 km/h	14,6	13,8	13,9	14,1	11,3
0–140 km/h	19,3	18,1	18,7	19,2	14,4
0–160 km/h	26,0	24,4	26,8	27,1	19,5
0–180 km/h	–	32,9	–	–	25,7
0–200 km/h	–	–	–	–	35,8
1 km mit stehendem Start	31,6	30,6	31,2	31,4	28,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	209,3	211,8	204,5	203,4	234,1

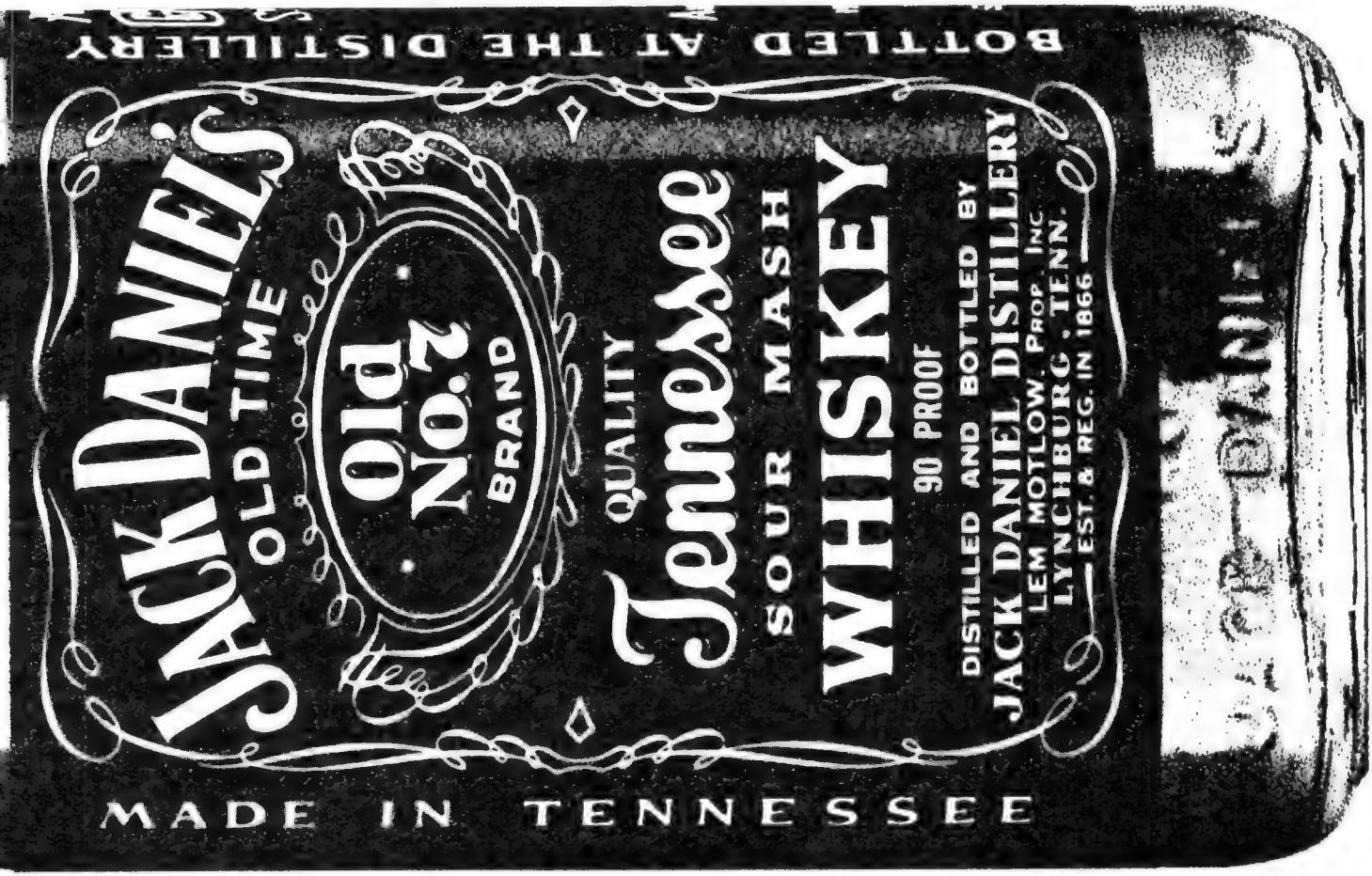
* nicht mehr gebaute Version

nach Flensburg nonstop zu fahren – das ist eine Aufgabe, die in einem 450 SEL nicht die geringsten Probleme bereitet.

Im Benzinverbrauch gibt sich das überarbeitete Triebwerk relativ bescheiden, wenn auf der Autobahn ein Tempo von 180 km/h nicht überschritten wird. Dann ist – vorausgesetzt, es wird nicht dauernd voll beschleunigt – mit 18 Litern/100 km auszukommen. Wer die vorhandene Leistung voll nutzt, muß mit einem maßvollen Aufschlag rechnen. Die 20 Liter-Grenze wird unter diesen Umständen klar erreicht.

Eine extrem wirtschaftliche Fortbewegung kann der 450 SEL also nicht bieten. Aber er ist sicher die beste Möglichkeit, für 45 000 Mark zu einem nahezu optimalen Auto zu kommen.

K. W.



Fahrbericht

Van Veen OCR 1000

Fliegender Holländer

Erstes Serien-Motorrad mit Zweischeiben-Wankelmotor.

Wenn wir das teuerste Motorrad herausbringen, dann muß es technisch vollkommen sein", sprach Hendrik van Veen, 42, holländischer Kreidler-Importeur und Produzent des Wankel-Motorrads Van Veen OCR 1000 bei der Präsentation seines gut 24 000 Mark teuren Zweirads. Um dieses Ziel zu realisieren, verordnete der Amsterdamer seinem 1974 auf der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA) in Köln vorgestellten Prototyp vor dem Serienanlauf noch eine halbjährige Kur im Porsche-Entwicklungszentrum Weissach.

Wankelmütig wurde Hendrik van Veen während der Entwicklungsperiode, die bereits im Jahre 1970 begann, nicht. Er hielt auch dann unbeirrt an seinem Wankel-Konzept fest, als das gemeinsam von Citroen und Audi NSU betriebene sogenannte Comotor-Projekt bereits dem Rotstift zum Opfer gefallen war. So dient der neuen Van Veen OCR 1000 trotz aller Wirren der in Saarlouis produzierte Zweischeiben-Kreiskolbenmotor mit einem Kammervolumen von zweimal 498 cm³ und einer Maximalleistung von 100 PS (73,5 kW) als Antriebsquelle.

Daß der Motor ursprünglich für den Einbau in Automobile konzipiert wurde, ist seinem jetzigen Verwendungszweck nicht in allen Belangen förderlich. Optisch harmoniert das kantige und zerklüftete Triebwerk beispielsweise nur unvollkommen mit dem überaus sportlichen Styling der OCR 1000. Zudem wiegt der Motor ohne Nebenaggregate 100 kg und trägt damit maßgeblich zum stattlichen Eigengewicht des kompletten Motorrads von 315 Kilogramm bei.

Kraft müßte allerdings in ausreichendem Maße vorhanden sein, um den

Fotos: U. Schwab

Zwei Jahre nach der ersten Vorstellung: Jetzt ist die gut 24 000 Mark teure Van Veen OCR 1000 serienreif

TOYOTA Corolla 1200.

Ein unverschämt gutes Angebot...

5 Millionen TOYOTA Corolla fahren in aller Welt. Und seit der erste Corolla vom Band lief, ist er ständig verbessert worden und zu einem unverschämt kompletten, leistungsstarken Zwölfhunderter gereift.

Über 140 km/h Spitze macht sein drehfreudiger, seit Jahren bewährter, sparsamer 55-PS/40,5-kW-Motor. Das klassische Fahrwerk sorgt auch bei voller Belastung für ausgeglichenes Fahrverhalten. Die Schaltung hat sportliche Qualität, die Lenkung ist exakt. Bekannt für TOYOTA ist die verwindungsfreie Sicherheitszelle des Fahrgastraumes. Der Wagen ist für fünf Personen zugelassen. Der Kofferraum hat Urlaubsgröße. Ruhesitze mit integrierten Kopfstützen, durchgehender Teppichboden, heizbare Heckscheibe, zwei Rückfahrscheinwerfer, 2stufiger Scheibenwischer/elektr. Wascher, Tankschloß, Gürtelreifen, Scheibenbremsen vorn, Zweikreis-Bremssystem mit Servo. Das alles sind serienmäßige Extras des TOYOTA Corolla. Und an seiner sauberen Verarbeitung gibt es nichts zu kratzen. Dabei verfügt er noch über eine weitere Qualität, die immer seltener wird: er ist unverschämt preiswert.

Begeisterung auf Rädern **TOYOTA**

TOYOTA Corolla 1200 (Abbildung) mit vielen Extras serienmäßig ab Köln DM 9.645,–. Unverbindliche Preisempfehlung. Lieferbar auch als Coupé. Als 2türige und 4türige Limousine, auch mit Automatik. Und als 5türigen Combi. Garantie: 1 Jahr ohne km-Begrenzung. Information und Probefahrt bei über 600 TOYOTA Service-Stationen in der BRD.

TOYOTA DEUTSCHLAND GMBH · Bunzlauer Straße 1 · 5000 Köln 40

zweirädrigen Koloß auf Trab zu bringen: Das Zweischeiben-Kreiskolbentriebwerk, das seine Leistung von 100 PS aus dem gleichen Kammervolumen wie der NSU Ro 80 schöpft, erreicht ein maximales Drehmoment von 13,8 mkg (135 Nm) bei 3500/min. Laut Werksangabe soll die OCR 1000 in 3,8 s aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen und eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h erreichen.

Überaus potent fühlt sich die OCR 1000 im Fahrbetrieb jedoch nicht an. Dies ist sicherlich auch darin begründet, daß explosionsartiger Schub wie bei leistungsmäßig vergleichbaren Hubkolbenmotoren in keinem Drehzahlbereich einsetzt. Der äußerst vibrationsarm laufende Wankel-Motor entfaltet seine Kraft statt dessen sanft und gleichmäßig und verrichtet seine Arbeit ohne viel Getöse.

Exclusive Stückzahl: 200 Exemplare pro Jahr

Die erwünschte Vollkommenheit seiner in vielerlei Hinsicht futuristischen OCR 1000, die ab Frühjahr 1977 in Duderstadt/Harz im investitionsbegünstigten Zonenrandgebiet in einer Auflage von vorerst jährlich 200 Exemplaren gefertigt werden soll, hat Hendrik van Veen durch eine Reihe kostspieliger Zutaten zu erreichen versucht.

Die Kraftübertragung erfolgt über eine im rechten Arm der gegossenen Hinterradschwinge installierte Kardanwelle mit homokinetischem Gelenk; als Zündanlage dient ein vollelektronisches System, dessen Mini-Computer den optimalen Zündverstellwinkel drehzahlabhängig errechnet. Für gute Fahreigenschaften soll eine erstmals in einem Serienmotorrad eingebaute gasgedämpfte Vorder- und Hinterradfederung sorgen, die in Zusammenarbeit mit Koni entwickelt wurde.

All dies bestärkt Hendrik van Veen in seiner Auffassung, mit der OCR 1000, die 1974 als kühnstes Zweirad der Welt bezeichnet wurde, „der Konkurrenz noch eine Nasenlänge voraus zu sein".

Klaus Wießmann

Der kantige Motor harmoniert nur unvollkommen mit dem sportlichen Styling

Zweischeiben-Bremse im Vorderrad

Zweischeiben-Motor als Antriebsquelle

Technische Daten und Fahrleistungen [1]

MOTOR

Zweischeiben-Kreiskolbenmotor, Kammervolumen 498 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 73,5 kW (100 PS) bei 6000/min, maximales Drehmoment 135 Nm (13,8 mkg) bei 3500/min, 1 Solex Doppel-Fallstromvergaser 32 mm, Druckumlaufschmierung mit Öldosierpumpe, Ölinhalt 5 Liter, elektronische Busch-Jaeger/Hartig-Zündanlage, Elektrostarter.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärkraftübertragung durch schrägverzahnte Stirnräder, Vierscheiben-Trockenkupplung mit hydraulischer Betätigung, Vierganggetriebe, I. 2,35, II. 1,61, III. 1,10, IV. 0,88. Hinterradantrieb durch Kardanwelle (2,66:1).

FAHRWERK

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel mit Gasdämpfung vorn, Leichtmetallguß-Schwinge mit dreifach verstellbaren Federbeinen hinten, Federweg vorn 165 mm, hinten 110 mm, zwei Scheibenbremsen vorn, eine Scheibenbremse hinten, Durchmesser 280 mm, zwei getrennte Bremskreise, Reifen vorn 3.50—18, hinten 4.00—18.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 1540 mm, Außenmaße 2250 x 740 x 1150 mm, Leergewicht (vollgetankt) 315 kg, Tankinhalt 22 Liter.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h 3,8 s, 0 bis 200 km/h 16,0 s. Verbrauch ca. 10 Liter Normalkraftstoff pro 100 km.

HERSTELLER UND PREIS

Hersteller: Van Veen GmbH, Industriestraße, 3428 Duderstadt 1.
Preis: DM 24 198,—

[1] = Werksangaben

76/015

BISON
de bizondere
halfzware-Shag
BISON
HALFZWARE SHAG
uit
Holland
DM 2,25

Die Jubiläumsgabe

Erfolgreiche Autos (7): Am 50. Geburtstag von BMW begann die Karriere der 02-Modelle.

Nach den Maßstäben des Jahres 1966 war der kleine BMW ein Betriebsunfall der Entwicklungsabteilung. Denn jenes Modell 1600-2, das die Bayerischen Motoren Werke bei der Feier ihres 50jährigen Jubiläums in der Staatsoper zu München präsentierten, entsprach damals noch nicht so ganz dem Zeitgeist: Die Karosserie war zu klein, der Motor zu groß und der Preis zu hoch.

Die Schöpfungsgeschichte dieses konstruktiven Eklats mutet sonderbar an. Karosserie-Chef Wilhelm Hofmeister hatte den Wunsch der Geschäftsleitung nach einem kleineren Modell zur Abrundung des Programms nach unten sehr sorgfältig in die Tat umgesetzt. Doch ausgerechnet die Autofabrik mit dem Begriff Motoren Werke im Firmennamen war nicht imstande, ein Triebwerk mit 1,3 oder 1,4 Litern Hubraum bereitzustellen.

Ein neuer, kleinerer Vierzylinder, das hatten die Berechnungen inzwischen gezeigt, wäre wegen der Abschreibung von Investitionen nicht billiger geworden als ein größeres Aggregat aus der laufenden Serie.

Freilich sprach auch technisch einiges für diese Wahl. Der solid gebaute kleine BMW war mit rund 900 kg keineswegs so leicht geraten wie erhofft, und die ursprünglichen Preisvorstellungen zwischen 7000 und 8000 Mark waren in Anbetracht von Gewicht und Qualität auch nicht mehr zu realisieren. Das Bekenntnis zum Hubraum war also eine technisch logische und marktpolitisch notwendige Entscheidung. Denn klein, teuer und dazu noch hubraumschwach hätte das Modell wohl keine Liebhaber gefunden.

Die BMW-Händler freilich hielten von der kompakten Jubiläumsausgabe auch so ziemlich wenig. Einige fragten verschreckt in München an: „Wem sollen wir dieses Auto eigentlich verkaufen?" Doch ausgerechnet damit sollten sie die geringste Mühe haben, der BMW 1600-2 nämlich verkaufte sich sehr gut, zu dem damals stolzen Preis von 8679 Mark.

Wundersames Wachstum

Mit reichlich Kraft und der für damalige Begriffe perfekten BMW-Fahrwerkstechnik in einem kleinen, eher unscheinbaren Gehäuse verhalf dieser BMW einem neuen Auto-Ideal zum Durchbruch: mehr sein als scheinen. ▷

Foto: Weltmann

Der Erfolgreichste: BMW 2002; er war der meistverkaufte kleine BMW auf dem Weltmarkt

Eiskalt – durch jede Kälte!

Zuverlässig und sicher durch den Winter. Mit einer deutschen Markenbatterie. BERGA-Sicherheitsbatterie!

Denn für die BERGA sprechen 7 Sicherheitspunkte:

1. Sicherheit für taufrische Energie – kein Verlust vor Inbetriebnahme – durch patentierte Trockenladung.
2. Sicherheit für eine lange Lebensdauer – durch korrosionsfeste Masseträger.
3. Sicherheit im Winter – durch große Leistungsreserven.
4. Sicherheit im Fahrbetrieb – durch schnelle Aufladbarkeit.
5. Sicherheit vor mechanischer Beschädigung – durch hohe Rüttelfestigkeit des Elektrodenmaterials.
6. Sicherheit vor Kurzschluß in der Batterie – durch Spezialisolierung.
7. Sicherheit vor Säureaustritt – durch Sicherheitsverschluß.

Sie sollten sich für Sicherheit entscheiden. Für die BERGA-Sicherheitsbatterie!

BERGA Batterie

BERGA
Ihre Sicherheitsbatterie

BERGA baut Batterien. Für den automobilen Bereich Starterbatterien, für industrielle Aufgaben Stationäre – und Fahrzeugantriebs – Batterien.

ACCUMULATORENFABRIK BERGA GMBH, INDUSTRIESTR. 34-36, 7550 RASTATT/BD.

Erfolgreiche Autos

Daß er sich bewußt von der gerade aufbrandenden Coupéwelle distanzierte, machte ihn für seine typischen Käufer nur noch schmackhafter.

Im Januar 1967 schloß sich BMW dem allgemeinen Zug nach oben an und erweiterte das kleine Programm durch den 1600 TI, dessen Motor unter Mithilfe von zwei Doppelvergasern 105 PS leistete. Aber diese gutgemeinte Offerte blieb mit knapp 9000 verkauften Exemplaren ein glückloser Typ.

Die Zündung der zweiten Erfolgsstufe nämlich blieb wieder einem Modell vorbehalten, das ähnlich wie der 1600-2 aus der Not geboren war. Dem zügig anlaufenden Amerika-Geschäft drohte eine Vollbremsung durch die Abgas-Vorschriften, die mit den beiden Doppelvergasern des 1600 TI nicht zu erfüllen waren. Um den US-Bürgern auch weiterhin mindestens 100 PS offerieren zu können, gelangte der Zweilitermotor mit einem Vergaser in die kleine Karosserie.

Der Notnagel, wie Eingeweihte den 2002 zu seiner Entwicklungszeit nannten, geriet über die Maßen vortrefflich. Und als er Anfang 1968 nicht nur auf den amerikanischen, sondern auch auf den europäischen Markt gebracht wurde, entwickelte er sich spontan zum Verkaufsrenner und beim Publikum zum Idealbild des kleinen BMW überhaupt. Gegen dieses Sonderangebot (9500,– DM) hatte der teurere 1600 TI bald nichts mehr zu bestellen. Ihm blieb nichts anderes übrig, als zwölf Monate nach dem Erscheinen des 2002 abzudanken.

Der nächste logische Schritt freilich war zu diesem Zeitpunkt auch schon vollzogen. Im Herbst 1968 bürgerte BMW das Triebwerk des 2000 TI auch in der kleinen Karosserie ein und bot der Kundschaft für 11 000 DM 120 PS aus zwei Litern Hubraum. Erst im Zuge dieser Aufstockung wurden ernsthafte technische Änderungen auch am Fahrwerk notwendig.

Glücklose Sondermodelle

Alle Versuche, die Bestseller-Baureihe 02 durch Sondertypen zu bereichern blieben ohne den erhofften Erfolg. ▷

BMW 02-Stationen

1966
Vorstellung des BMW 02 am 17. März in der Bayerischen Staatsoper in München. 1573 cm³, 85 PS (63 kW) bei 5500/min, max. Drehmoment 12,6 mkg (124 Nm) bei 3000/min. Höchstgeschwindigkeit 165 km/h, 0 bis 100 km/h in 12,3 s.

1967
Produktionsaufnahme des 1600 ti mit erhöhter Verdichtung und zwei Doppelvergasern. 1573 cm³, 105 PS (77,3 kW) bei 6000/min, Höchstgeschwindigkeit 175 km/h, 0 bis 100 km/h 10,4 s. Fahrwerksverbesserung durch Gürtelreifen und Stabilisatoren vorn und hinten.

1968
Programmerweiterung im Februar durch den BMW 2002. 1990 cm³, 100 PS (73,6 kW) bei 5500/min, max. Drehmoment 16,0 mkg (157 Nm) bei 3000/min, Höchstgeschwindigkeit 175 km/h, 0 bis 100 km/h 10,3 s. Im September folgt der 2002 ti mit Doppelvergasermotor, 120 PS (88,3 kW) bei 6000/min, Höchstgeschwindigkeit 183 km/h, 0 bis 100 km/h 9,2 s. Verbesserte Bremsanlage mit Vierstempelsätteln an den vorderen Scheibenbremsen und Bremskraftverstärker für alle Modelle.

1969
Einführung des BMW 2002 Automatik mit ZF-Getriebe.

Der Trendmacher: BMW 1600-2

Der Glücklose: BMW Touring

Der Stärkste: BMW 2002 turbo

Der Überlebende: BMW 1502

1971
Alle Modelle erhalten eine seitliche Scheuerleiste. Neu im Programm: BMW touring und BMW 1802. 1766 cm³, 90 PS (66,2 kW) bei 5250/min, max. Drehmoment 14,6 mkg (143 Nm) bei 3000/min. Höchstgeschwindigkeit 170 km/h, 0 bis 100 km/h 11,6 s. Außerdem das Spitzenmodell 2002 tii mit Kugelfischer-Einspritzung 130 PS (95,7 kW) bei 5800/min, max. Drehmoment 18,1 mkg (178 Nm) bei 4500/min, Höchstgeschwindigkeit 190 km/h, 0 bis 100 km/h 9,7 s.

1973
Facelift bei allen 02-Modellen mit einteiligem Kühlergrill und eckigen Rückleuchten, geänderte Blinkerbetätigung (Hebel normgerecht links), Verkleinerung des touring-Programms auf die Typen 1800 und 2000, Einführung der Ausstattungs-Variante „L" bei den Limousinen.

1974
Einstellung der Produktion des BMW Touring im April. Produktionsbeginn des BMW turbo.

1975
Im Januar Vorstellung des BMW 1502. 1573 cm³, 75 PS (55,2 kW) bei 5800/min, max. Drehmoment 12 mkg (118 Nm) bei 3700/min, Höchstgeschwindigkeit 159 km/h, 0 bis 100 km/h 13,3 s. Im Juli laufen die übrigen 02-Modelle aus.

Wenn Sie keine langweilige Form wollen.

Und nicht irgendeine Qualität.

(Sehen Sie TÜV-Report '76, mot 12/76, oder sehen Sie selbst: bei einer Probefahrt.)

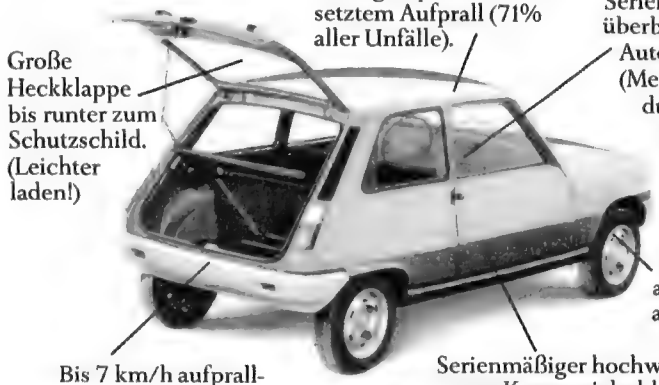
Renault 5:
Unser frechstes Stück gibt man nicht mehr her.

Kaum ein Auto schneidet beim TÜV so gut ab (s. TÜV-Report '76). Kaum eins ist darum als Gebrauchter so selten – und teuer (s. Gebrauchtwagen-Report in mot Nr. 12).

Kein Wunder: Wer trennt sich schon von einem so guten, einem so frechen Auto!

Abhilfe: Ein neuer Renault 5. Mit allem, was Fahren sicher, wirtschaftlich und vor allem zu einem Vergnügen macht.

Wann starten Sie zum Langzeitvergnügen mit unserem frechsten Stück?



Große Heckklappe bis runter zum Schutzschild. (Leichter laden!)

Solide Sicherheits-Karosserie. (Und kein Leichtbau-Gehäuse!) Hoher Schutz vor allem bei Schrägaufprall und versetztem Aufprall (71% aller Unfälle).

Serienmäßig überbreite 3-Punkt-Automatik-Gurte. (Mehr Sicherheit durch weniger Anpreßdruck.)

Frontantrieb. Einzelradaufhängung auch hinten.

Bis 7 km/h aufprallschluckende Schutzschilde aus Spezial-Kunststoff. Karosserieschutz wie bei den dicken amerikanischen Aufprall-Stoßstangen.

Serienmäßiger hochwirksamer Karosseriehohlraum- und Unterbodenschutz (s. TÜV-Report '76).

Renault 5/850: 845 ccm. 36 PS. Nur 6,7 l Normal/100 km (DIN). Bis 900 l Kofferraum. DM 8.450.–*

Renault 5 TL: 1,0 Liter. 44 PS. Viel Platz für 5. Komfortausstattung. DM 8.995,–*

Renault 5 TS: 1,3 Liter. 64 PS. In 13,5 Sec. auf 100. Luxusausstattung. DM 10.550,–*

* ab deutschem Auslieferungslager (Unverbindliche Preisempfehlung der Deutsche Renault AG)

Natürlich 1 Jahr Garantie ohne km-Grenze.
Für weitere Informationen: Ihr Renault-Händler oder Deutsche Renault, 504 Brühl. Problemlose und günstige Finanzierung über Renault Credit-Bank.

Autotechnik für den Menschen. RENAULT

Erfolgreiche Autos

Ein Voll-Cabrio der Stuttgarter Karosseriefirma Bauer, das wegen gewisser Instabilität nur mit dem 85 PS-Motor bestückt werden konnte, erreichte minimale Stückzahlen, und auch die spätere Targa-Version des 2002 aus der gleichen Firma tauchte selten im Straßenbild auf.

Solche Erfahrungen mußte auch das Werk selbst erleiden. Das aus Erbstücken von Glas entwickelte Sport-Coupé BMW 1600 GT war ein Flop. Und auch eine Variation in anderer Richtung schlug fehl. Das wirklich gut gemeinte Kombi-Coupé Touring traf den Geschmack der BMW-Kunden offensichtlich nicht. Es verschwand nach drei Jahren aus dem Verkaufsprogramm. Kein Zweifel, die 02-Kundschaft wollte ihren Wagen nur in der klaren Urform.

Weit mehr als optische, schätzten diese BMW-Käufer mechanische Eigenart.

Der Luftige: BMW 2002 Cabrio

Der Sieger: BMW-Renntourenwagen

Als BMW von 1971 an den 2002 tii mit 130 PS (95,6 kW) für immerhin 13 000 Mark offerierte, entsprach das durchaus der Käufer-Mentalität, die viel Leistung fürs Geld suchte.

Nur der Versuch von BMW, die eigene Schöpfung mit dem 2002 turbo zu krönen, scheiterte beim ersten Versuch. Das 170 PS (125 kW) starke Auto mit Abgasturbolader kam unreif auf den Markt. Traumhaft schnell, aber kraftlos im unteren Drehzahlbereich, fand der Wagen nach herber Testkritik kaum noch Liebhaber. Ein zweiter, womöglich gelungener Versuch, blieb den Entwicklern nicht vergönnt. Denn ausgerechnet in jenen turbo-Tagen begann BMW das sportliche Element in der Verkaufspolitik zu dämpfen. Das ausgeprägt sportliche Image freilich hatten sich die kleinen BMW selbst angeeignet. Sie waren die erfolgreichsten Tourenwagen, die je am Automobilsport teilnahmen.

Der eigenwillige und auch recht auffällige turbo dürfte ohnehin nur dem

BMW 02-Modelle im auto motor und sport-Test

Heft 11/66
Er hat die Chance, ein Auto der sportlichen Individualisten zu werden, denen 8650 Mark nicht zu viel und zwei Türen nicht zu wenig sind. Das bedeutet keinen Großerfolg, aber doch einen festen Platz auf dem Markt.

Heft 23/67
Der Vergleich mit Sportwagen-Maßstäben ist nicht übertrieben – gibt es doch viele Autos, die sich Sportwagen nennen, ohne an die Leistung des 1600 ti heranzukommen.

Heft 4/68
Von der hier verwirklichten Idee der „kompakten Leistung" können aber nicht nur sportliche Fahrer profitieren, sondern auch die abgeklärten Verkehrsteilnehmer, die bar jeden fahrerischen Ehrgeizes im BMW 2002 ihre Bahn ziehen.

Heft 2/69
Die Beschleunigungswerte des 2002 ti sind außergewöhnlich gut (0–100 km/h in 9,2 Sekunden) obgleich das Gewicht des vollgetankten Wagens bereits über 1000 kg liegt. Etwas hinter den Erwartungen blieb die Höchstgeschwindigkeit mit 183,5 km/h. Noch gelungener als die Fahrleistungen sind die Fahreigenschaften des 2002 ti.

Heft 19/69
Auch in der Automatik-Version bleibt der 2002 ein Auto, in dem das Fahren unter allen Bedingungen Freude macht. Vom Stand auf 100 km/h benötigt das Auto in der Automatikstellung A knapp über 13 Sekunden, in den durchgeschalteten Positionen I und II vergehen 12,9 Sekunden.

Heft 15/71
Die kleinen BMW-Wagen sind teurer, aber auch besser geworden. Sie haben an Modernität nach rund fünfjähriger Geschichte nichts eingebüßt. Zweifellos bietet das Programm, das mittlerweile aus vier verschieden stark motorisierten Modellen besteht, zwei Höhepunkte: einmal den 1802, der im Preis spürbar unter dem Zweiliter bleibt und in der Versicherungsprämie genau unter diesem rangiert, und den 2002 tii, der für einen Preis von DM 13 000 konkurrenzlose Fahrleistungen offeriert.

Heft 19/74
Optimal gestartet benötigt der turbo nur 7,1 Sekunden, um die 100 km/h-Marke (noch im 2. Gang) zu passieren, nach 26,1 Sekunden hat er bereits Tempo 180 und wenig später seine Höchstgeschwindigkeit von 211,8 km/h erreicht – das genügt immerhin, um einem Porsche 911 davonzufahren. Der BMW 2002 turbo kostet 20 780 Mark und ist – gemessen an seinen Fahrleistungen – nicht einmal besonders teuer. Von seinem Wesen her ist er eine sehr zwiespältige Persönlichkeit: Kein anderes Auto in dieser Preis- und Leistungsklasse bietet soviel Phlegma und solche Rasanz in einer Person.

Heft 3/75
Wer nun angesichts der um knapp zwölf Prozent geringeren Leistungsausbeute den 1502 für temperament- und kraftlos hält, wird angenehm überrascht. Im Fahrbetrieb machte der kleine BMW, dessen Getriebe- und Hinterachsübersetzung mit der des 10 PS stärkeren 1602 identisch ist, einen recht munteren Eindruck.

Ideal einer Minderheit unter den Käufern von kleinen BMW entsprochen haben. Denn die Verkaufszahlen weisen deren Mehrheit eher als nüchtern abwägende Konsumenten aus.

Bestseller im Programm war mit Abstand der 2002, der zeitlebens sehr ausgewogen dem Käufer wohl den besten Gegenwert fürs Geld bot. Als von 1971 an der 1802 nur geringfügig schlechtere Fahrleistungen zu deutlich geringerem Preis und bei spürbar kleineren Unterhaltskosten bot, verschob sich die Käufergunst merklich zu diesem Kompromißwagen.

Eins freilich fanden die Käufer in jedem Modell dieser Baureihe: ein kompaktes, fahraktives, unproblematisches Auto, das eine feine Art schlichter Individualität unter einem guten Markenzeichen vorweisen konnte. Dafür war die Kundschaft sogar bereit, sehr stolze Preise zu bezahlen. Ein 1602 kostete 1975 fast 13 000 Mark, und ein 2002 tii war schließlich nur noch für mehr als 16 000 Mark zu haben.

Den Käufern waren die Autos das wert, und BMW verdankt dem Konzept der kompakten Kraftwagen nicht nur zehn erfolgreiche Verkaufsjahre, sondern auch die Grundzüge seines Markenprofils.

Auch der Fortbestand des 1502 wird kaum verhindern, daß die kleinen BMW nicht die klassische Erfolgsgrenze von einer Million Exemplaren überschreiten. Doch rund 800 000 verkaufte Wagen machten diese Baureihe zu den erfolgreichsten Autos in der nun sechzigjährigen BMW-Aera. Und mindestens zwei Millionen Menschen können seither von sich behaupten: „Ich habe eines der erfreulichsten Autos der Automobilgeschichte gefahren." *-cpb-*

Avis sorgt für Abwechslung beim Fahren: Lassen Sie mal Ihren Beifahrer ans Steuer. Bei Avis darf er das ohne Formalitäten.

Avis.

Die Autovermietung der Geschäftsleute.

Wir vermieten PKWs und LKWs.

Griff in die Firmenkasse

Die Kreditbanken der Automobilindustrie bieten billiges Geld zum Autokauf.

Von Jan Nikolaus

Alle vier Jahre steht jeder zweite bundesdeutsche Autofahrer – so behauptet zumindest die Statistik – vor einem schwerwiegenden Problem. Die Freude auf das neue Auto wird mangels Erspartem von der Sorge um die reibungslose Finanzierung getrübt. Meist jedoch sind diese Bedenken nur von kurzer Dauer. Denn bei mehr als der Hälfte aller Autokäufe springen in der Bundesrepublik fremde Geldgeber bei der Bezahlung ein.

Drei Arten von Finanzierern drängeln sich hierzulande um potentielle Darlehensnehmer. Allen voran werben die Teilzahlungsbanken – an ihrer Spitze die Düsseldorfer Kundenkreditbank (KKB) – um Kreditnehmer, daneben mühen sich Großbanken und Sparkassen, ihr Geld gegen Zinsen unter die Leute zu bringen, und schließlich gehen mehr oder weniger seriöse Kreditvermittler mit Tageszeitungs-Annoncen auf Kundenfang.

Autofirmen im Bankgeschäft

Bei der Autofinanzierung hat sich außerdem noch ein vierter Geldlieferant etabliert. Sechs Automobilunternehmen – Volkswagen/Audi, Chrysler, Fiat, Renault, Ford und Opel – kurbeln seit einigen Jahren den Verkauf ihrer Fahrzeuge mit vorgeschossenem Geld aus eigenen Banken an.

Dabei hat sich die anfangs hauptsächlich als Instrument der Verkaufsförderung gedachte Geldspritze längst zum gewinnbringenden Unternehmenszweig entwickelt. So machte beispielsweise die VW Kredit Bank im letzten Jahr einen Umsatz von rund 5,4 Milliarden Mark, die Ford Credit AG brachte es auf knapp 2,5 Milliarden Mark und führte 8,5 Millionen Mark Gewinn an die Muttergesellschaft in Köln ab.

Der Löwenanteil der Geschäfte lag allerdings im Bereich der Händlerfinanzierungen. 223 300 Ford-Autos mit einem Gesamtwert von über 2,2 Milliarden Mark wurden für die Verkaufsorganisation finanziert. Doch auch 33 000 Endabnehmer ließen sich die Kaufsumme für ihren Ford ganz oder zumindest teilweise vorschießen; im Rekordjahr 1970 waren es sogar 49 800 gewesen.

Ernsthafte Konkurrenz

Zinssätze und Gebühren der unternehmenseigenen Teilzahlungsinstitute halten einen Vergleich mit denen der großen Konkurrenz (Commerzbank-Zinsen: derzeit 0,32 Prozent pro Monat) spielend aus. So verlangen

- die VW Kredit Bank GmbH 0,32 Prozent,
- die Chrysler Creditbank GmbH 0,4 Prozent,
- die Fiat Kredit GmbH 0,4 Prozent,
- die Renault Credit Bank GmbH 0,35 Prozent,
- die Ford Credit AG 0,35 Prozent und
- die Opel Kredit Bank 0,32 Prozent Zinsen pro Monat.

Darüberhinaus berechnen die Unternehmen noch eine einmalige Kreditgebühr von zwei Prozent – genauso wie alle anderen Banken.

Die Kreditbedingungen sind ebenfalls weitgehend die gleichen. Als Sicherheit für das Darlehen verlangen fast alle Unternehmen die Hinterlegung des Kraftfahrzeugbriefs, lediglich die Opel Kredit-Bank verzichtet bei besonders glaubwürdigen Kunden auf diese Sicherheitsmaßnahme. Wird kein gebrauchtes Auto in Zahlung gegeben und fehlt eigenes Geld, kann der Käufer sogar eine volle Finanzierung beantragen. Er wird sie auch erhalten.

Auf zusätzliche Sicherheiten, wie beispielsweise den Abschluß einer Vollkasko- oder Restschuld-Versicherung, verzichten die firmeneigenen Geldgeber fast immer, es sei denn, sie haben Grund, an der Bonität des Kunden zu zweifeln.

Dabei kommt es vor, daß die Auto-Finanzierer, anders als manche Großbanken ihre Geschäftsbedingungen kulanter zugunsten der Kundschaft auslegen. Zwar legen sie selbstverständlich Wert darauf, das verauslagte Geld eines Tages wiederzusehen, doch sind sie oft auch dann noch bereit, helfend unter die Arme zu greifen, wenn die Kundenberater der etablierten

So finanziert die Ford Credit AG einen Fiesta

Ein Ford Fiesta S (Grundpreis 9900 Mark) kostet mit notwendigem Zubehör wie Stahlgürtelreifen, Nackenstützen und Touring-Paket 10 461 Mark. Ein Fiesta-Kunde, der diesen Preis in 36 Monaten ohne Anzahlung abzahlen will, bekommt folgende Rechnung präsentiert:

Preis für einen Fiesta S mit Zubehör	10 461,–
36mal 0,35 Prozent Zinsen	1 318,–
2 Prozent Kreditgebühr	209,–
Gesamtpreis	11 988,–

Auf 36 Monate verteilt beträgt die monatliche Abzahlungssumme 333 Mark.

F.W. GROSSER

Mazda 1300, 60 PS, DM 8.790,–*

Da geht was rein. Da steckt was drin.

Es ist schön, daß es noch große glückliche Familien gibt. Und das richtige Auto für sie. Zum Familienpreis. Den Mazda 1300. Mit vier Türen. Mit viel Platz. Für die große Familie und ihr großes Gepäck. Der Mazda 1300. Mit kraftvollen 60 PS aus einem modernen Triebwerk mit Querstromzylinderkopf und obenliegender Nockenwelle. Bringt die Familie in einer Stunde 145 km weit weg vom Alltag.

Der Mazda 1300. Entspanntes Fahren. Sicheres Fahren. Ausgeruht ankommen. Der Mazda 1300 mit vier Türen und Scheibenbremsen vorn. Zweikreisbremssystem. Verbundglaswindschutzscheibe. Beheizte Heckscheibe. 5-Funktionenschalter am Lenkrad. Elektrische Scheibenwaschanlage. Zwei Wischergeschwindigkeiten. Liegesitze vorn mit integrierten Kopfstützen. Gürtelreifen und abschließbarer Tank.

Der Mazda 1300 verbraucht Normalbenzin sparsam und ist so robust und langlebig wie alle Mazda. Und darauf geben wir ein Jahr Garantie (ohne Kilometerbegrenzung).

Der Mazda 1300 steht viertürig bei Ihrem Mazda-Händler. Er kostet DM 8.790,– (Unverbindliche Preisempfehlung). Das wird große Familien besonders glücklich machen.

Wenn Sie mehr über Mazda-Automobile mit den vielen serienmäßigen Extras zum erstaunlich günstigen Preis wissen wollen, rufen Sie Mazda an oder schreiben Sie uns. Wir schicken Ihnen ausführliche Prospekte und die Adressen der Händler, die Sie gern unverbindlich zur Probe hinters Steuer lassen.

mazda

MAZDA MOTORS (Deutschland) GMBH
Neustraße 41–47 · 4010 Hilden

Sicher ist sicher: Mazda hat über 450 Service-Stationen in der Bundesrepublik Deutschland einschl. W.-Berlin. Und rund 2.400 in 20 europäischen Ländern.

Mazda 1000 Limousine, 2-türig, 45 PS, 130 km/h, DM 7.990,–*, 4-türig, DM 8.390,–* Mazda 1300, 4-türig, 60 PS, 145 km/h, DM 8.790,–* Mazda 818 Limousine, 60 PS, 140 km/h, DM 9.790,–* · Mazda 818 Coupé, 60 PS, 145 km/h, 1,3 l, DM 10.190,–* · 75 PS, 155 km/h, 1,6 l, DM 10.700,–* · Mazda 818 Variabel, 60 PS, 142 km/h, 1,3 l, DM 10.290,–* · 75 PS, 150 km/h, 1,6 l, DM 10.800,–* · Mazda 616 Limousine, 75 PS, 152 km/h, DM 11.490,–* · Mazda 616 Coupé, 75 PS, 153 km/h, DM 11.990,–* · Mazda RX5 Coupé, 2-Scheiben-Kreiskolben-Motor (Lizenz NSU/Wankel) 115 PS, 185 km/h, DM 21.800,–* · Automatisches Getriebe bei Mazda 1300, 4-türig, zuzügl. DM 890,–*, Mazda 818 Limousine zuzügl. DM 990,–*, Mazda 616 Limousine zuzügl. DM 990,–*.

*Unverbindliche Preisempfehlung

Kreditbanken

Konkurrenz Kreditanliegen zurückgewiesen haben.

Hier freilich liegt Ihre besondere Chance. Mühten sich bislang nämlich windige Kredithaie (häufiger Werbeslogan: „Wenn niemand mehr hilft, bei uns bekommen Sie Geld"), unerfahrene und ängstliche Darlehensinteressenten übers Ohr zu hauen, erleichtern nun die Kreditinstitute der Automobilindustrie auch furchtsamen Naturen den Weg zum Geld für ein neues Auto.

Geld vom Händler

Auch beim sonst üblichen Papierkrieg hat es der Autokäufer leichter, wenn er das benötigte Geld gleich beim Händler beantragt. Meist füllt der Verkäufer den Kreditantrag zusammen mit dem Kaufvertrag für den neuen Wagen aus und sorgt dafür, daß das Geld rechtzeitig eintrifft.

Der Kreditantrag beim Händler bringt jedoch für den Käufer in der Regel finanzielle Nachteile mit sich. Kann der Kunde im Normalfall als Barzahler auftreten und einen angemessenen Preisabschlag aushandeln, so verweigern ihm die Autohändler meist einen Bonus, wenn die Finanzierung über die Kreditorganisation des Autounternehmens läuft. Freilich zu Unrecht, denn die Händler erhalten den geforderten Betrag stets in einer Summe, zwar direkt von der Bank, erleiden jedoch durch den geänderten Geldfluß keinerlei finanzielle Nachteile.

Vorsicht ist für den Kreditnehmer geboten, wenn er seinen Autokauf über einen kleinen Händler auf dem Lande laufen lassen will. Denn manche Autoverkäufer aus der Provinz verlangen oft — im Einvernehmen mit den Geldgebern aus der Automobilindustrie — zusätzlich für ihren Arbeitsaufwand Gebühren, die als Vermittlungsprovision in die eigene Kasse fließen.

Neben verhältnismäßig geringen Zinsen und Gebühren nimmt die VW Kredit Bank (Prokurist Heinz-Jürgen Loock: „Wir sind primär dafür da, Verkaufsförderung zu treiben"), genauso wie die Ford Credit AG ihrer Kundschaft zusätzlich noch lästigen Arbeitsaufwand ab. Bei ihr ist es nämlich möglich, alle Kosten, die beim Kauf eines Autos entstehen (auch eines gebrauchten), vorfinanzieren zu lassen, selbst Kraftfahrzeugsteuer und Versicherungsprämien. Vorteil für den Darlehensnehmer: Er zahlt an jedem Monatsende eine bestimmte Summe und ist damit alle Verpflichtungen los, die er gegenüber Autoverkäufer, Behörden und Assekuranz hat.

Stets bemüht, Werbefeldzüge ihrer Muttergesellschaften zu unterstützen, versuchen die firmeneigenen Kreditbanken immer wieder, verbraucherfreundliche Gags auszuhecken. So bietet die Ford Credit AG zum Beispiel ihren Kunden an, ohne finanzielle Nachteile Ratenzahlungen in den Monaten August und Dezember auszusetzen. Vorteile für den Käufer: Er braucht seine ohnehin meist stark strapazierte Urlaubs- beziehungsweise Weihnachtskasse nicht auch noch mit den fälligen Raten für das Auto zu belasten.

Darüberhinaus helfen die Banken sogar bei der Begleichung teurer Reparaturen, von 300 Mark an auf-

WEBASTO

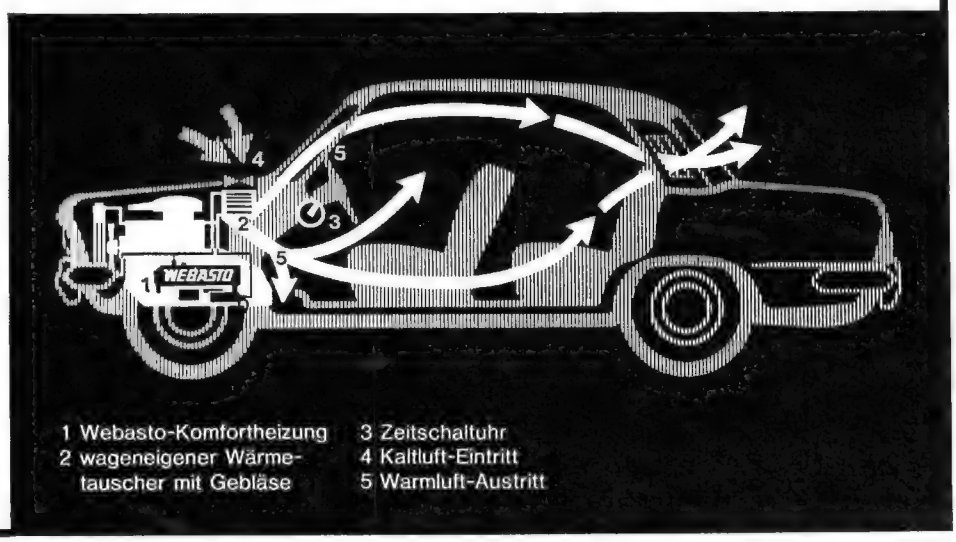
Außen 15° Minus. Innen Behaglichkeit auf Abruf.

Eine Webasto-Komfortheizung bringt Wärme für Innenraum und Motor, wann immer Sie wollen. Stellen Sie abends Ihren Wagen ab und die Zeitschaltuhr der Webasto-Heizung ein. Am nächsten Morgen steigen Sie in einen behaglich beheizten Wagen mit klaren Scheiben, aufgetauten Türschlössern und starten den auf Betriebstemperatur gebrachten Motor. Vergessen sind Eisschaber, klamme Finger und der schädliche Kaltstart.

Ihrer Sicherheit, Gesundheit und Ihrem Motor zuliebe – Webasto-Komfortheizung

Wir senden Ihnen gern Prospekte und Preisunterlagen und nennen Ihnen Einbau- und Servicestellen in Ihrer Nähe.

Webasto-Werk W. Baier KG
8031 Stockdorf bei München
Telefon: (089) 8 57 20 11
Telex: 05 23 647



wärts. Die benötigten Summen dafür besorgen sie sich – Loock: „Wir sind eine Vollbank" – aus der Firmenkasse und auf dem freien Geldmarkt. Auf ein Einlagegeschäft von Sparern verzichten sie jedoch.

Wer wissen will, welches Kreditangebot – von Teilzahlungsbank, Sparkasse, Kreditvermittler oder Finanzierungsinstitut der Automobilindustrie – am billigsten kommt, muß selbst berechnen, wie teuer das Darlehen in Wirklichkeit kommt (siehe Kasten). Denn die üblicherweise angegebene Zinsbelastung pro Monat gibt die wahre Kostenhöhe nur unzulänglich wieder.

Während bei einer Hypothek (beispielsweise für einen Hausbau) die Zinsen immer geringer werden, weil sie stets auf der Grundlage der noch vorhandenen Schulden berechnet werden, bleibt die Zinsbelastung beim Ratenkredit gleich. Sie wird nämlich für die gesamte ausgezahlte Summe festgelegt, obwohl der Kunde seinem Gläubiger von Monat zu Monat weniger schuldet.

Kapitalkräftige Autohändler, so zum Beispiel die Stuttgarter Opel-Niederlassung Auto-Staiger, bieten häufig noch eine zusätzliche Teilzahlungsvariante an. Sie stellen den Kunden ihr eigenes Geld zum Autokauf zur Verfügung, allerdings meist zu schlechteren Bedingungen.

Staiger nimmt zwar nur eine einmalige Bearbeitungsgebühr von 40 Mark, egal wie hoch die gewünschte Darlehenssumme ist, andererseits verlangt er aber 0,5 Prozent Zinsen pro Monat und rückt mit dem gewünschten Betrag nur dann heraus, wenn der Kunde bereit ist, Wechsel zu unterschreiben. Doch davor sollte sich jeder wegen des gefährlichen Wechselrechts hüten.

Denn kaum ein Rechtsgebiet ist für den Laien so heimtückisch und schwer durchschaubar wie das komplizierte Gebiet der Wechselgeschäfte. So kann es dem Unterzeichner eines derartigen Dokuments passieren, daß er unverhofft zur Kasse gebeten wird, weil der Inhaber des unterzeichneten Wechsels plötzlich in Geldnöten ist. Daher sollten sich alle Autokäufer, die den Preis ihres neuen Gefährts auf Raten abstottern wollen, vor Wechselgeschäften, und seien sie auch noch so seriös, hüten.

So können Sie berechnen, welcher Kredit am günstigsten ist.

Der einzig aussagekräftige Maßstab, der angibt, wie teuer ein Kredit wirklich kommt, ist der Effektivzins. Er wird umso geringer, je länger die Laufzeit eines Darlehens währt. So wird der Effektivzins berechnet:

$$\frac{24 \times L \times z}{L+1} + \frac{24 \times B}{L+1} = \text{Effektivzins}$$

L = Laufzeit des Kredits in Monaten
B = Bearbeitungsgebühr in Prozent der Kreditsumme
z = monatliche Zinsbelastung

Der Jahres-Reifen von Toyo.

Millionenfach in Europa bewährt!
Toyo 781 Stahl
der Langläufer und Allwetter-Reifen

Toyo hat den Jahres-Reifen für Sie: den Toyo 781 Stahl! Ob Frühjahr, Sommer, Herbst oder Winter – mit diesem Langläufer fahren Sie zu jeder Jahreszeit lange und sicher. Denn der Toyo bietet Wirtschaftlichkeit durch Qualität und Sicherheit. Ihr Fachhändler hat den Toyo. Fragen Sie nach dem Jahres-Reifen Toyo 781 Stahl.

Extrem breite Lauffläche mit hervorragender Dränage für sicheres Fahren – auch bei nassem Wetter.

Sicherheitsprofil bis in die Schulter – auch bei scharfer Kurvenfahrt gute Haftung.

Doppelte Stahlgürtellagen – für komfortables, kraftstoffsparendes Fahren.

Für Ihre Sicherheit:

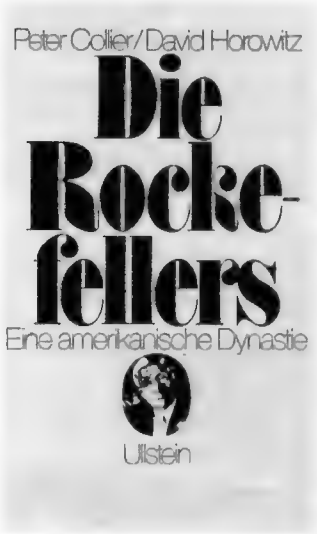
Toyo Reifen GmbH.
Friedrich-Ebert-Str. 11
4000 Düsseldorf
Telefon 35 03 74/5
Telex 858 1849

TOYO

Bücher

Collier/Horowitz: „Die Rockefellers"; Reinke/Lütjen/Muhs: „Yachtbau".

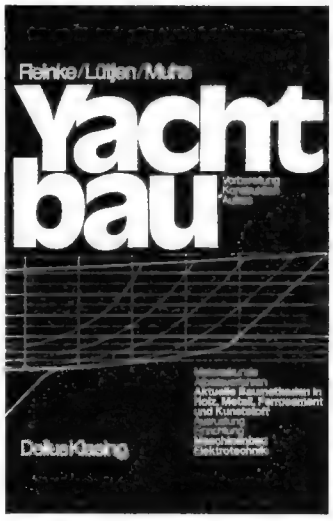
Untrennbar ist die Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika mit dem Aufstieg der Rokkefeller-Familie verbunden. Denn ihr beispielloser Aufstieg zu Macht und Reichtum machte erst die Legende vom „Land der unbegrenzten Möglichkeiten" wahr. In ihrem Buch „Die Rockefellers – eine amerikanische Dynastie" schildern die beiden Journa-



listen und Schriftsteller Peter Collier und David Horowitz den Aufstieg der Familie von den Öl-Feldern in Titusville, wo John D. sen. die Standard Oil gründete, bis zur Gegenwart, wo die 21 Enkel der vierten Generation Rockefeller beginnen, auf Geld und Namen zu verzichten. Das 416 Seiten starke Werk liest sich so spannend wie ein Kriminalroman und dürfte für jeden interessant sein, der die Anfänge der amerikanischen Mineralölindustrie und deren Machenschaften kennenlernen will.

Von Peter Collier und David Horowitz, Verlag Ullstein GmbH, Frankfurt/Main, Berlin, Wien, 412 Seiten, DM 38,–.

Yachtbau" heißt ein Buch der Autoren Kurt Reinke, Lothar Lütjen und Joachim Muhs, das als Standardwerk für Bootsbau-Interessierte geschrieben wurde. Der umfassende und leider sehr teure Band beantwortet alle Fragen, die im Zusammenhang mit Planung, Konstruktion, Ausrüstung, Maschinenbau und Elektrotechnik einer Privat-Yacht entstehen können, lückenlos. Dabei ist es unvermeidlich, daß die meisten Kapitel beim Leser eine Menge technische Kenntnisse voraussetzen, dafür aber selbst wissenschaftlichen Ansprüchen genügen. Wer beabsichtigt, bei einer Werft ein eigenes Schiff in Auftrag zu geben, sollte jedoch die manchmal komplizierte Lektüre nicht scheuen, zumal auch Rechts- und Kostenfragen sowie Vor- und Nachteile der verschiedenen Konstruktionsmöglichkeiten aus-



führlich erörtert werden. Daneben macht das Buch die Arbeitsweise einer Werft besser durchschaubar.

Von Reinke/Lütjen/Muhs, Verlag Delius, Klasing + Co., Bielefeld, 719 Seiten, DM 98,–.

Die gute Gelegenheit

Spartip des Monats: billiges Winterzubehör.

Wer sein Auto für den kommenden Winter rüsten möchte, sollte einen Blick in die Schweiz werfen. Denn dort gibt es in Wettingen die Firma Adam Touring-Autobedarf GmbH, die Haftreifen und Batterien zu besonders günstigen Preisen anbietet.

Der Schweizer Betrieb, der seit 1963 existiert und mitt-

Rabatte auf Reifen und Batterien: Firma Adam

lerweile 16 Filialen aufgebaut hat, verkauft beispielsweise Batterien verschiedener Marken 32 Prozent unter den empfohlenen Richtpreisen, wobei eine Garantie von 18 Monaten gewährt wird.

Akkumulatoren hat die Firma Adam Touring für fast alle gängigen Modelle auf Lager. Die Preisangaben verstehen sich in Schweizer Franken (in Klammern die offiziellen Listenpreise). Der Umrechnungskurs Schweizer Franken in D-Mark ist etwa eins zu eins.

- Alfa Romeo, Fiat, Toyota, Volvo und US-Autos SFr 108 (163)
- Renault, Porsche, Simca und Austin SFr 114 (171)
- Mercedes-Benz, BMW, Opel SFr 100 (151)
- Opel Kadett, VW Polo, Golf, Passat und Fiat 126 SFr 91 (136)

Auch auf dem Reifensektor wartet das Schweizer Unternehmen mit günstigen Offerten auf. Adam Touring bietet beispielsweise Michelin zX-Reifen zu folgenden Konditionen an:

- 155 SR 13 SFr 89 (124)
- 165 SR 13 SFr 97 (135)
- 165 SR 15 SFr 113 (158)
- 185/70 SR 13 SFr 111 (155)
- 205/70 VR 14 SFr 264 (367)

Außerdem werden Vredestein Grip 24 Winterreifen teilweise bis zu 40 Prozent unter den offiziellen Listenpreisen gehandelt:

- 135 SR 13 SFr 58 (96)
- 155 SR 13 SFr 83 (143)
- 165 SR 13 SFr 93 (155)
- 175 SR 14 SFr 115 (191)
- 185 SR 14 SFr 126 (210)

Deutsche Autofahrer können von den günstigen Preisen ebenfalls profitieren, denn die Schweizer Gesellschaft hat im grenznahen Gebiet zwei Niederlassungen. In Basel, Hochstraße 51 (Tel. 061/346060) sowie in Riehen bei Basel, Lörracherstraße 119 (Tel. 0 61/67 41 41). *K. W.*

"Erst hat man gesagt, ich soll alles schreiben, was ich über Tonbandmaschinen weiß. Und dann wurde ich zensiert."

"Wenn Sie sich so umschauen unter den professionellen Tonbandmaschinen, kann es Ihnen ganz schön schwarz werden vor den Augen. Sogar mattschwarz, wenn Sie auf die durchgestylten Maschinen von [redacted] treffen. Was muß eine Tonbandmaschine haben, was ist überflüssig? Es ist ein Kreuz. Da stehen Sie vor wuchtigen [redacted] Maschinen, blitzenden [redacted] stopft Sie mit Technik zu, und [redacted] kommt obendrein mit dieser Schwarz-Masche. Womit ich nicht sagen will, daß all diese Maschinen nichts können. Beileibe nicht: Doppel-Dolby, Vor- und Hinterbandkontrolle, VU-Meter, Capstan-Antrieb. Die meisten haben mehrere Motoren und mehrere Tonköpfe. Duoplay, Multiplay, ja sogar das Echo aus der Watzmannschlucht kann man sich damit zu Hause basteln.

Kurz und gut – erstklassige Geräte bauen sie alle, ob sie nun [redacted] oder [redacted] heißen. Große Unterschiede werden Sie also nicht finden.
Was tun? Auf die technischen Daten gucken und dann die Preise vergleichen. Und – denkste – wieder auf dem Holzweg. Gleichwertige Maschinen sind nämlich meistens auch gleichwertig im Preis. Gut, bleibt Ihnen, mal zu überlegen, was denn wohl das Wichtigste bei einer Tonbandmaschine ist. Und da funkt es plötzlich. Klar, der Tonkopf. Von diesem kleinen Ding hängt es schließlich ab, wie die Aufnahme und die Wiedergabe ausfällt. Und wenn Sie den Händler fragen, welche Maschinen denn wohl den besten Tonkopf haben, dann sehen all die blitzenden [redacted] und [redacted] ganz blaß aus. Es gibt nur eine Marke, mußte auch ich lernen, deren Tonkopf bzw. Tonköpfe eine optimale Wiedergabequalität garantieren. Und das – bitte merken – ist die Marke Akai.
Akai hat nämlich Tonköpfe aus Kristallferrit, einem magnetischen Mineral, das wesentlich bessere Leistungswerte bringt als das Material üblicher Tonköpfe, die bei [redacted] und den anderen drinstecken. Obendrein verschleißen die Dinger garantiert nicht und machen das Bandmaterial nicht kaputt. Und – noch eins drauf – durch einen extrem schmalen Kopfspalt werden bessere Übertragungswerte erreicht. Höhen verzerren nicht, und die Bässe kommen unverfälscht.
Na, – endlich ein Punkt? Akai mit GX-Kristall-Tonkopf. Was bleibt Ihnen schon übrig?"

Vergleichen Sie uns.

Die perfekte, ausgereifte Technik unserer Akai Tonbandmaschinen finden Sie selbstverständlich auch bei Akai Cassetten-Maschinen, Receivern, Boxen und Plattenspielern.

Leser über ihre Autos

Porsche 911 Targa, Opel Ascona 1.9 S, Ford Taunus 2.0 SL, Fiat 127, Alfasud.

Porsche 911 T Targa

Porsche 911 T Targa

Baujahr 1972

11 000 km lief mein 2,4 Liter-Porsche 911 T Targa ohne Makel, dann ging's los. Nach 11 500 km wurde das Signalhorn erneuert. Bei 30 000 km brach die linke Türaufhängung. Die rechte Türaufhängung war schon erneuert worden, die Türschlösser hakeln schon seit vier Jahren.

Inzwischen regnet es, sofern der Wagen schief steht, auf den Beifahrersitz. Steht der Wagen in der Sonne, fällt der Rückspiegel runter, außerdem stinkt es dann nach Benzin. Die Pumpe der Scheibenwaschanlage wurde schon zweimal erneuert. Bei Kilometerstand 76 000 war das Getriebe defekt. Als Schadensursache wurde ein gebrochener Lagerbund festgestellt. Das Werk steuerte keinen Pfennig zu den Reparaturkosten von 3200 Mark bei. Außerdem wurde festgestellt, daß beide Wärmeaustauscher und der Auspufftopf defekt sind.

Dr. med. Reinert jun., Lebach

Opel Ascona 1.9 S

Baujahr 1976

Mitte März dieses Jahres erwarb ich einen neuen Opel Ascona 1.9 S, mit dem ich bis heute 20 000 Kilometer gefahren bin. Bei vorwiegendem Autobahnverkehr und recht zügiger Fahrweise liegt der Verbrauch bei etwa 11,5 Liter Superbenzin pro 100 km, ein Ölverbrauch ist nicht meßbar.

Folgende Mängel wurden bis jetzt auf dem Garantieweg beseitigt: Ein Klappergeräusch unter dem Wagenboden, das sich nach mehreren Fehldiagnosen als eine falsch montierte Vorderfeder

Opel Ascona 1.9 S

herausstellte. Die Feder wurde von meiner Werkstatt schließlich ausgetauscht. Ein weiteres störendes Geräusch drang aus dem Schaltknüppel. Dieses Geräusch konnte erst im dritten Anlauf beseitigt werden.

Nur zeitweise beseitigt wurde das dauernde Nachlaufen des Motors. Erst nach exakter Einstellung der Zündung war dieser Fehler endgültig behoben. Bleibt abschließend noch zu bemerken, daß sich die Türöffner-Verkleidungen laufend lösen.

Udo Brocksch, Neubiberg

Ford Taunus 2.0 SL

Baujahr 1974

Seit November 1974 fahre ich einen Ford Taunus 2.0 XL Kombi. Bis heute habe ich 42 000 km zurückgelegt. Der Wagen wurde mit einer Garantie von einem Jahr oder 20 000 km ausgeliefert. Bei Kilometerstand 27 000 bemerkte ich, daß sich das Motorgeräusch änderte. Meine Werkstatt stellte fest, daß sowohl die Nockenwelle als auch fast alle Schlepphebel angefressen waren.

Der Werkstatt-Inhaber sagte mir, es sei eindeutig ein Materialfehler, das Metall sei wahrscheinlich schlecht gehärtet, und er würde einen Kulanzantrag stellen. Ich habe jedoch nichts erwartet.

Doch siehe da, ich mußte weder das Material noch die Arbeitszeit bezahlen. Die gesamte Reparatur wurde von Ford übernommen.

G. Buchmaier, Büsserach (Schweiz)

Fiat 127

Baujahr 1975

Seit einem Jahr fahre ich einen dreitürigen Fiat 127 (45 PS), mit dem ich rund 27 000 km zurückgelegt ha-

Fiat 127

be. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 7,8 Liter Superbenzin pro 100 km, der Ölverbrauch 0,1 Liter pro 1000 Kilometer.

Der Wagen war in dieser Zeit zweimal außerplanmäßig in der Werkstatt. Bei Kilometerstand 7598 war das Gasgestänge defekt, nach 14 007 km wurde die Originalbatterie gegen einen stärkeren Akkumulator ausgewechselt.

Der Lack ist trotz regelmäßiger Pflege stumpf, da das Auto stark Industrieabgasen ausgesetzt ist. Rostschäden sind bis jetzt noch nicht aufgetreten, obwohl der Wagen nur sehr selten in einer Garage steht.

Wolfgang Bornwasser, Kusel

Alfasud

Baujahr 1975

Ich fahre seit 13 Monaten einen Alfasud, mit dem ich bis heute rund 35 000 km zurückgelegt habe. Werkstattbesuche gab es nur anläß-

Alfasud

lich der fälligen Inspektionen, die mit den Ölwechselintervallen identisch sind.

Die einzige selbst ausgeführte „Reparatur" war der Austausch eines defekten Ventils am Scheibenwaschwasserbehälter.

Noch ein Wort zum Thema Rost: Auch in diesem Punkt hat mich mein Auto nicht enttäuscht. Trotz intensiver Suche konnte ich außer ein paar kleinen, durch Steinschlag hervorgerufenen Lackabsplitterungen nichts feststellen.

Bernd Meyer, Bad Tölz

Der Rost bläst zur Treibjagd auf alle Autos

Keine Angst: DINOL bläst dem Rost den Marsch. DINOL schützt vor Rost. Verhindert ihn. Stoppt ihn. Durch Hohlraumversiegelung und Unterbodenschutz in den DINOL-Fachbetrieben.

DINOL gegen Rost. Der besondere Stoff, der jedes Auto schützt. Und den es nicht an jeder Ecke gibt.

Dinol® AUTOROST-SCHUTZ

Coupon AM

Wo ist Ihre nächste DINOL-Station?! Kleben Sie diesen Coupon auf eine Postkarte (Absender nicht vergessen), und Sie erfahren, wo und wie Ihr Wagen dauerhaft rostfrei wird. Durch DINOL-Qualitäts-Rostschutz.

DINOL GmbH
Industriestr. 25, 2000 Wedel (Holst.)

Dethleffs '77

das große Verhältnis von Leistung und Preis!

Drei Baureihen stellen sich vor:

Nomad - Globetrotter - Exclusiv!

Absoluter Höhepunkt der Entwicklung beim ersten Wohnwagenhersteller Deutschlands – in Technik, Ausstattung und Preis. In Aufteilung und Aufbaulängen: von 4,25 bis 7,60 m. Dazu noch mehr Luxus als bisher – und neue Technik: mit sensationeller Schräglenkerachse unterm durchgehenden Fahrgestell!

Nomad - Globetrotter - Exclusiv:

Drei Baureihen von großem Format!

Schicken Sie mir gleich den Farbkatalog '77

Dethleffs Wohnwagen KG
Postfach 1180 B
7972 Isny/Allg.

Der auto katalog 1977. Jetzt noch aktueller. Noch umfangreicher (224 Seiten). Mit 40 Farbseiten. Mit den Autos aus aller Welt von A bis Z. Mit brandneuen Modellen. Dem Katalog-Auto des Jahres. Dem bewährten Auto des Jahres. Und großem Service-Teil.

Er ist da:

Aus dem Inhalt:

Katalog-Auto des Jahres: Neuer Mercedes Typ 123

Das bewährte Auto des Jahres: Audi 50 LS

Technik im Detail: Alle wichtigen Daten von Leistung bis Verbrauch

Weitere Themen:

Für Reise und Beruf: Anhänge- und Dachlasten

Vorschau: Neue Modelle, die kommen

Für Spaß und Freizeit: Jeeps, Mehrzweckfahrzeuge, Buggies

Jetzt überall im Buch- und Zeitschriftenhandel. Preis: DM 7,50

Jetzt umrüsten auf H4-Halogen.

Doppelt helles Abblendlicht.

Doppelt helles Fernlicht. In einem Scheinwerfer.

Damit Nachtfahrten sicherer werden: BOSCH H4-Scheinwerfer. OSRAM Bilux® H4-Lampen. Doppelt helles Abblendlicht: Breite, helle Seitenausleuchtung durch die Spezial-Streuscheibe. Besonders wichtig, denn 50 von 60 Autominuten fahren Sie mit Abblendlicht.

Doppelt helles Fernlicht: Ein 300-Meter-Lichtteppich vor Ihrem Wagen. Sie sehen Fußgänger und Hindernisse früher.

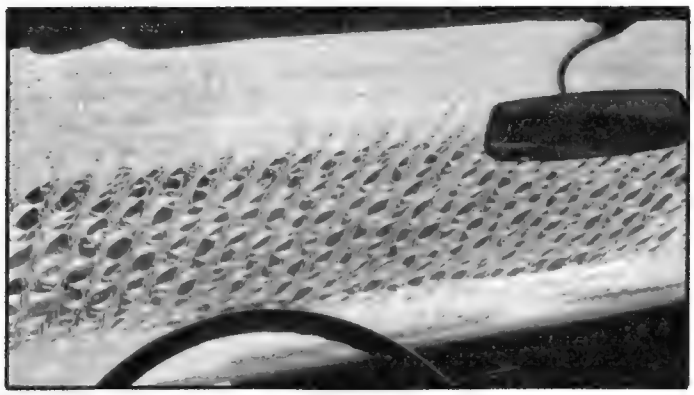
LE 375 BMZ

OSRAM BOSCH

Scherbengericht

Wann ersetzt die Versicherung zerstörte Windschutzscheiben?

Als nach der Unwetterkatastrophe in Hamburg der Wind abgeflaut war, liefen zahlreiche Autofahrer Sturm auf ihre Versicherungen. Hagelschlag und herabfallende Äste hatten viele Windschutzscheiben in winzige Glaskrümel verwandelt – ein Schaden, den die Teilkaskoversicherungen anstandslos in voller Höhe ersetzten.



Bei Teilkasko mitversichert: Glasbruch

Ascona-Fahrer Michael B., der zu den Betroffenen gehört hatte, war indessen einige Monate später geneigt, an der Seriosität seiner Versicherung zu zweifeln. Denn als die Windschutzscheibe seines Autos ohne erkennbare Ursache erneut zu Bruch ging, mußte er 20 Prozent des Schadens selber zahlen. Seine Anfrage, ob es sich hier um einen Irrtum handle, wurde ebenso höflich wie bestimmt mit „Nein" beantwortet.

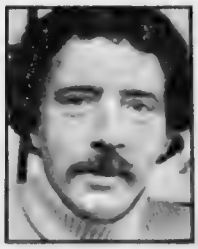
Tatsächlich sind beide Fälle korrekt bearbeitet worden. In den Allgemeinen Bedingungen der Assekuranz heißt es, daß bei der Teilkasko-Versicherung Glasschäden mitversichert sind – allerdings mit einer Selbstbeteiligung von 20 Prozent oder mindestens 50 Mark.

Ausnahmen von dieser Bestimmung gibt es nur, wenn ein Glasbruch durch Brand, Explosion, Sturm, Hagel oder ähnliche Naturgewalten verursacht, oder wenn eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen wurde. In diesem Fall ersetzt die Versicherung den ganzen Schaden. Findige Köpfe könnten nun natürlich auf die Idee kommen, der Versicherung künftig jede zerbrochene Windschutzscheibe als „Sturmschaden" zu melden.

Damit freilich dürften sie kein Glück haben. Als Sturm gilt nämlich, so die Definition in den Bestimmungen, „eine wetterbedingte Luftbewegung von mindestens Windstärke acht". Und ob zur Tatzeit derart stürmische Winde zu beobachten waren, können die Versicherungsgesellschaften mühelos per Telefonanruf beim Wetteramt erfragen.

Zu den versicherten Glasteilen zählen übrigens nicht nur die Scheiben, sondern auch Außen- und Innenspiegel, Scheinwerfergläser sowie die Streuscheiben der Heckleuchten. Auch wenn die heute durchweg aus Kunststoff bestehen.

Peter Gauly



Clauspeter Beckers

Fahrstunde

Von wilden und anderen Tieren

Unfallträchtige Situationen gehören zu den alltäglichen Gegebenheiten des Straßenverkehrs. Was aber kann der Autofahrer tun, um sie rechtzeitig zu erkennen? Was kann er unternehmen, wenn sie dennoch eintreten?

Die Situation
Das Verkehrsschild „Wildwechsel" übt auf Autofahrer keine besonders nachhaltige Wirkung aus. In der Praxis ist kaum zu beobachten, daß dieser Hinweis auf die Bemessung der Geschwindigkeit irgendeinen Einfluß nimmt. Auch hinterläßt das Vorhandensein zahmer Tiere am Rande des Verkehrsgeschehens wenig Eindruck bei dessen motorisierten Teilnehmern. Sie unterschätzen mithin eine spezifische Eigenschaft der meisten Tiere: Diese sind absolut unzuverlässige und unberechenbare Verkehrsteilnehmer. Sie kommen urplötzlich auf die Fahrbahn, was laut Statistik zu vielen schweren Unfällen führt.

Die Ursachen
Obschon es in unseren Breiten an ernsthaften Gegnern in Form von Großwild weitgehend mangelt, sind auch mit dem hierzulande heimischen Getier schwere Unfälle nicht gerade selten. Die Situation tritt nämlich fast immer unverhofft ein. Hinweisschilder werden mißachtet oder der Autofahrer glaubt, er könne das Wild am Straßenrand rechtzeitig ausmachen. Gründlich unterschätzt wird vielfach auch jene Gefahr, auf die das Schild Viehtrieb hinweist. Hier drohen nicht nur Rind und Schaf mit mäßiger Intelligenz die Straße zu benutzen. Die Huftiere stehen vielfach auch unter der Obhut nicht sonderlich umsichtiger Kinder oder Greise.

Nicht minder gefährlich – und spontan auf der Straße – ist die städtische Tierwelt. Die Statistik weist nach, daß mehr als die Hälfte aller Unfälle mit Tieren innerhalb geschlossener Ortschaften passiert, was ein gesundes Mißtrauen gegenüber dem zahmen Hausgetier zweckmäßig erscheinen läßt.

Die Gegenmaßnahmen
Die Hinweisschilder Wildwechsel oder Viehtrieb sollten wirklich zu etwas mehr Aufmerksamkeit und gegebenenfalls auch reduzierter Geschwindigkeit veranlassen. Gefahren drohen an solchen Stellen nicht nur von jenen Tieren, die vor das eigene Auto springen, sondern auch von denen, die Vorausfahrende attackieren. Die Haustiere innerorts verdienen mehr Beachtung, als ihnen üblicherweise zukommt.

Wenn aber alle Obacht nichts nutzte und die Situation Auto gegen Tier bittere Realität wird, ist es für alle Tierliebe zu spät. Unüberlegte Ausweichmanöver und panische Bremsaktionen verschlimmern die Lage meist gründlich, was nicht selten schwere Personenschäden zur Folge hat. Und so ist es im Zweifel besser, gegen eine Kuh als gegen einen stämmigen Baum zu fahren.

NEU!

Erstklassiger Unterbodenschutz zum Selbstauftragen.

jetzt können Sie Ihren Wagen wirklich dauerhaft und preiswert schützen

Auch in diesem Winter werden wieder Tonnen von Tausalzen auf Straßen und Autobahnen gestreut. Zu Ihrer Sicherheit. Sorgen Sie rechtzeitig dafür, daß die aggressiven Lösungen aus Salz und Schmelzwasser wirkungsvoll von der Karosserie Ihres Fahrzeuges ferngehalten werden.
Das kostet jetzt nicht mehr ein paar Hundertmarkscheine, sondern mit Nigrin nur noch ein paar Zehner: Wer selbst mit einem Pinsel den neuen Nigrin-Unterbodenschutz auf die Unterseite der Karosserie aufträgt – der alte U-Bodenschutz braucht nicht entfernt zu werden – kann jetzt eine ganze Menge Geld sparen. Dabei hat er die Sicherheit, seinen Wagen mit einem der besten Erzeugnisse wirkungsvoll geschützt zu haben.
Nigrin-Unterbodenschutz ist ein erstklassiges Erzeugnis auf Bitumen-Basis.

Nigrin garantiert: So mühelos, so preiswert war Unterbodenschutz noch nie.

Ab Anfang September '76 erhalten Sie Nigrin-Unterbodenschutz überall im einschlägigen Handel. Sonst schreiben Sie an

Nigrin

Nigrin Vertrieb

**Ernst Haussmann Weg 5
7321 Zell u. A.**

Leihgaben

Wann lohnt sich Auto-Leasing?

Waldemar Kinsky, Geschäftsführer der von Autoherstellern unabhängigen Firma Deutsche Auto-Leasing GmbH, Frankfurt, bringt das Problem auf einen klaren Nenner: „Leasing sollte nicht die letzte Möglichkeit für eine Finanzierung darstellen, sondern dient dazu, zusätzliche Liquiditätsreserven zu schaffen."

Udo Schülke, Prokurist bei Deutschlands größtem Auto-Verleaser, der Wolfsburger VW-Leasing GmbH (mit einem derzeitigen Bestand von rund 30 000 mittel- bis langfristig vermieteten Fahrzeugen), dagegen: „Wir sehen als 100prozentige Tochter der Volkswagenwerk AG im Auto-Leasing eine Absatz-Alternative, einen ‚zweiten Vertriebsweg' wenn Sie wollen." Widersprüche? Mitnichten.

Was ist Leasing?

Bei Leasing handelt es sich nicht nur um eine auf modern-deutsch ausgedrückte Art von Ratenfinanzierung, sondern vielmehr um ein exakt nach Verfügungen des Bundesfinanzministeriums und nach Urteilen des Bundesfinanzhofs festgelegtes Überlassungs- beziehungsweise Nutzungsabkommen zwischen Leasinggeber und Leasingnehmer: Ersterer übernimmt dabei die Rolle des wirtschaftlichen Eigentümers eines immobilen und mobilen Investitionsguts und stellt dieses gegen die meist monatlich zu entrichtende Leasinggebühr zur Verfügung.

Eine Devise, nach der heute nicht nur ganze Fabriken oder Kernkraftwerke verleast werden, sondern eben in zunehmendem Maß auch Automobile.

Der Unterschied zur herkömmlichen Fremdfinanzierung über Kredite liegt beim Leasing unter anderem also darin, daß der Benutzer als Mieter und Halter niemals Eigentümer des Leasingguts wird, auch wenn er im Lauf der Mietzeit mehr als den ursprünglichen Anschaffungspreis an Leasingraten zu entrichten hat.

Es ergibt sich am Ende der vereinbarten Mietzeit allenfalls die — meist unsinnige, oder doch zumindest theoretische — Möglichkeit, das gebrauchte Leasinggut vom Leasinggeber käuflich zu übernehmen.

Die Vorteile des Systems kommen im allgemeinen nur dem zugute, bei dem die Leasingraten voll in die Gewinn/Verlust-Rechnung gehen. Das beschränkt das Leasinggeschäft fast ausschließlich auf gewerbliche Kreise. Volvo-Sprecher Hans von Bismarck: „In der fünfjährigen Geschäftszeit der Volvo-Leasing gab es keinen privaten Leasingnehmer."

Bei den Mitbewerbern sieht es kaum anders aus. Ein weiterer Aspekt, der vielfach die Privatkundschaft von vornherein ausschließt, ist das dort noch vorherrschende Besitzdenken. Das Kraftfahrzeug ist hier Ausdruck eines erreichten sozialen Status, weniger nach wirtschaftlichen Überlegungen kalkuliertes Investitionsobjekt.

Beispiele für Leasing-Verträge

Leistungen/ Leasing-Art	Finanz-Leasing	Dienstleistungs-Leasing-Beispiele I	II	III
Wagenkauf	●	●	●	●
Kfz-Steuer	○	●	●	●
Haftpflicht- und Kasko-Versicherung	○	●	●	●
Voll-Rechtsschutz-versicherung	○	●	●	●
Schadenabwicklung	○	●	●	●
Reparaturkosten nach Unfall	○	●	●	●
Verschleißreparaturen	○	○	●	●
Kundendienst	○	○	●	●
Reifenkosten	○	○	○	●
Gebrauchtwagenverkauf	●	●	●	●

● = wird vom Leasing-Geber übernommen ○ = wird nicht übernommen

Eine Denkart übrigens, die erstaunlicherweise auch für freiberuflich Tätige, Ärzte, Rechtsanwälte, Architekten zutrifft: Sie stellen nicht einmal ein halbes Prozent der derzeitigen Leasingnehmer, obwohl sämtliche steuerlichen Vorteile des Leasings auch für sie voll zutreffen. VW-Schülke: „Das ist eine Zielgruppe, die wir noch ganz speziell ansprechen müssen."

Die Vorteile: Im Gegensatz zur Anschaffung, bei der der Investitionsbetrag sofort bezahlt, aber erst im Lauf der Nutzungsdauer abgeschrieben werden kann, werden die monatlichen Mietraten sofort als Betriebsausgaben verbucht, wenn sie entstehen. Das für die Investition „vorzustreckende" oder aufzunehmende Kapital bleibt dem Betrieb für andere Einsatzmöglichkeiten erhalten.

Eine Faustformel gibt es nicht

Diese steuerlichen Gesichtspunkte komplizieren eine Gegenüberstellung der Kosten von Kauf und Leasing auf betriebswirtschaftlicher Basis enorm.

Hanns von Schoenaich, Geschäftsführer der Opel-Auto-Leasing GmbH, Frankfurt, weist in diesem Zusammenhang stolz auf sein Computerprogramm hin, in das alle für den potentiellen Kunden maßgeblichen Betriebsdaten eingegeben werden.

Lediglich einen groben Anhaltspunkt für Interessenten kann das folgende Rechenbeispiel der Leasingtochter der Stuttgarter Schwabengarage bieten: Es basiert auf einem Fahrzeugwert von 10 000 Mark und erlaubt daher ohne Schwierigkeiten, die Kosten des vorgesehenen Leasing-Fahrzeugs als Prozentwert einzusetzen.

Wer als Unternehmer ein Auto kauft, das drei Jahre lang im Betrieb eingesetzt werden soll, muß beispielsweise folgende Kosten berücksichtigen:

- Anschaffungspreis DM 10 000.–
- Verwaltungskosten DM 596.–

- Gewerbesteuer DM 90.–
- Vermögenssteuer DM 150.–
- Summe DM 10 836.–

Dieser Summe dürfen 4534 Mark Steuerersparnis, die durch Abschreibung des Kaufpreises und Absetzung der Verwaltungskosten entstehen, abgezogen werden. Daher betragen die Gesamtkosten beim Kauf 6302 Mark.

Dagegen muß für das gleiche Auto, wenn es geleast wird, in drei Jahren 10 800 Mark bezahlt werden. Da aber auch die Leasingkosten steuerlich berücksichtigt werden können, bleibt eine Gesamtkostenbelastung von lediglich 4752 Mark.

Trotzdem soll sich niemand täuschen: Positionen wie Verwaltungskosten, individuelle Steuersätze und nicht zuletzt die einzusetzende Gewinnerwartung des durch Leasing freigestellten Eigen- und Fremdkapitals sind Faktoren, die für jeden Betrieb und jeden Freiberufler ganz individuell ermittelt werden müssen.

Daimler-Benz-Pressesprecher Michael Köhler: „Leasing wird um so vorteilhafter, je mehr Eigenkapitalanteile beim Kauf eingesetzt werden."

Neben den finanziellen Gesichtspunkten gibt es auch Argumente, die vom System her für Leasing sprechen und es somit auch für Privatleute interessant machen können. Wer bereit ist, zwar auf den Besitz eines Kraftfahrzeugs mit allen Vor- aber auch Nachteilen zu verzich-

730 Tage lang brauchen Sie uns nichts zu glauben!

Reden kann man viel. Papier ist geduldig. Und Werbung „übertreibt sowieso".

Aber wenn's ums Geld geht, glauben viele Leute nur das, was sie sehen. „Technisch ausgereift, belastungssicher" – wie sieht man das? Nun, manches kann man wirklich sehen. Aber manches sieht nur noch der Fachmann. Und das meiste kann man eigentlich bloß fühlen. Beim Kurvenfahren. Bei Sturm und Hagelschlag. Beim Manövrieren. Beim Lichteinschalten und beim Türenschließen und beim Heizen und . . . Man fühlt, man ahnt: Hier stimmt's bis in die letzte Kleinigkeit.

Darum geben wir jetzt 24 Monate (730 Tage) Werksgarantie auf alle unsere Wohnwagen (KNAUS, KOMFORT, RESIDENCE, EIFELLAND und WOLF). Und das sind immerhin 40 Modelle! Und Tausende von Caravans, in denen alles stimmt – bis zur Nummernschildbeleuchtung!

Die 2-Jahres-Garantie ist unser neuester Einfall. Und eingefallen ist uns eigentlich schon immer allerhand. Allerhand! sprach beispielsweise die verblüffte Fachwelt, als wir unsere ersten eigenen Campingplätze bauten, die zu den schönsten und modernsten Deutschlands gehören. Allerhand unser GREYHOUND-Vorzeltprogramm, unser breites Zubehörprogramm, die „Caravans auf Probe", und dann – die Liste mit den Preisen: Hier, an dieser einzigen Stelle, ist uns bis jetzt nur wenig eingefallen. Noch immer hängen wir an unserem populären Preisniveau; wir sind da quasi KNAUSerig. Das können wir uns leisten, weil wir große Serien bauen. Selbst dafür gibt es eine Garantie: Die Riesenzahl von Caravanern, die sich für „einen KNAUS" entschieden – auch um des Preises willen.

KNAUS

Weit voraus mit KNAUS

Ich möchte mehr über das große Leistungsangebot von KNAUS wissen. Schicken Sie mir gratis und unverbindlich Ihr komplettes Informationsangebot.

KNAUS-Gruppe, Postfach 130, 8703 Ochsenfurt

Name

Straße

PLZ/Ort

77/10

Leihgaben

ten und dafür lieber monatlich einen stets gleichbleibenden Betrag an den Leasinggeber überweist, der kann davon ausgehen, in regelmäßigen Abständen den genutzten Untersatz gegen einen neuen eingetauscht zu bekommen. Ohne Plünderung des Sparbuchs und ohne Gang zum Kreditgeber.

heit das Auto. Und das ist in der Hand des Kunden."

Leasing kann daher auch im privaten Bereich nicht als letzte Möglichkeit angesehen werden, wenn bei Banken kein Geld für den neuen Wagen mehr zu holen ist. Jens Wolde von Dello Interleasing, Hamburg: „Unsere Bonitätsprüfung muß noch eingehender ausfallen als die der Kreditwirtschaft. Privatleasing kommt praktisch nur bei ‚ersten Adressen' in Frage. Dann aber kann man auch schon mal auf die Vollkasko-Versicherung verzichten, die eigentlich obligatorisch ist."

Dennoch hat in diesen Tagen beispielsweise Auto-Becker in Düsseldorf ein neues Leasingkonzept im Hinblick auf diesen Markt entwickelt. Die Preise — sie basieren auf reinem Finanzleasing — scheinen akzeptabel. Becker setzt auf's Finanz-Leasing, weil Full-Service-Leasing im privaten Bereich meist nicht empfehlenswert ist.

Doch ist einerseits der Rationalisierungseffekt wie bei großen Fuhrparks hier nicht gegeben — andererseits muß der Full-Service-Kalkulator von vornherein die höheren Werkstattkosten von „Autorowdies" mit berücksichtigen. Und damit wird der Kunde, der normal mit dem Wagen umgeht, von vornherein schlechter gestellt. *khk*

Was Leasing kostet*

Modell	Mietdauer in Monaten	Laufleistung km	Kosten pro Monat
Mini 1000	36	60 000	DM 173
Fiat 127	36	60 000	DM 196
Opel Kadett 1200 (55 PS)	36	60 000	DM 198
Opel Rekord 1900 (75 PS)	36	75 000	DM 308
Volvo 244 DL	36	90 000	DM 515
Jaguar XJ 6	36	90 000	DM 1666

* Beispiel für Finanz-Leasing - reine Finanzierungskosten

Schufa ist dabei

Leasingfirmen reißen sich dennoch nicht um das Geschäft mit Privaten. Denn jeder private Kreditnehmer wird von der Schutzorganisation für das Kreditwesen (Schufa) auf seine Kreditwürdigkeit überprüft. Dazu ein Schufa-Sprecher: „Gerade jetzt haben wir erfahren, daß man im Raum Bremen eines unserer Autos gefunden hat, nach einem Jahr — ganz zufällig."

Und auch der Leasing-Verantwortliche eines großen Düsseldorfer Autohauses stellt fest, daß in seinem Bereich doch „Unterschlagungen häufiger vorkommen als Insolvenzen".

Die Vorsicht der Leasinggeber kommt also nicht von ungefähr. „Können Kreditinstitute oft auf Sicherheiten wie Wertpapiere, Abtretungserklärungen oder gar Grundbesitz zurückgreifen, so ist unsere einzige Sicher-

Im Namen des Volkes

Verkehrsurteile deutscher Gerichte.

Mietwagen

Sparsamkeit nicht angebracht.

Daß die Haftpflichtversicherer im Umgang mit Geschädigten nicht gerade zimperlich sind, ist bekannt. Deshalb werden es die Autofahrer begrüßen, daß das Oberlandesgericht in Nürnberg den knausrigen Versicherungsgesellschaften deutlich die Meinung gesagt hat.

Der 7. Zivilsenat dieses Gerichtes erklärte: Der durch einen Verkehrsunfall Geschädigte kann für die erforderliche Dauer der Reparatur den Ersatz der Mietwagenkosten fordern. Er verstößt nicht gegen die Schadensminderungspflicht, wenn er den Mietwagen in dem Umfang benutzt, in dem er sein Auto üblicherweise in Anspruch nimmt. Hierbei ist es ohne Bedeutung, ob die Fahrten mit dem Mietwagen beruflich oder privat ausgeführt werden, ob sie notwendig, verschiebbar oder nicht verschiebbar sind.

Oberlandesgericht Nürnberg (7 U 14/75)

Auffahrunfall

Vordermann trifft manchmal Mitschuld.

Auffahrunfälle sprechen immer zuerst gegen den Auffahrenden. Ihm wird mangelnde Vorsicht vorgeworfen und er muß seine Reparaturkosten selbst in voller Höhe bezahlen. Zusätzlich hat seine Versicherung dem Vordermann den Schaden zu ersetzen und schließlich entfällt der Schadenfreiheitsrabatt.

Mit einem derartigen Fall hatte sich das Oberlandesgericht in Celle zu beschäftigen. Hier hatten sich zwei Autos einer Ampel mit zwei Signalanlagen genähert. Die linke Spur diente für Linksabbieger, die rechte dem Geradeausverkehr. Beide Fahrzeuge fuhren auf der Geradeausspur, als an der Ampel für Linksabbieger das Gelblicht aufleuchtete. Der Vordermann bezog dieses Signal auf sich und bremste scharf. Dann hatte es schon gekracht.

Der Vordermann hielt nun dem Auffahrenden vor, daß dieser vor einer Ampel stets bremsbereit sein müsse. Der Hintermann dagegen argumentierte, daß sein Vordermann unnötigerweise gebremst habe, und daß er mit einem solch unvernünftigem Verhalten nicht zu rechnen brauche.

Das Oberlandesgericht in Celle ging von einem Fehlverhalten des Vordermannes aus: Die Annäherung an eine Ampelanlage, die besondere Lichtzeichen für einzelne Fahrstreifen vorsieht, erfordere erhöhte Konzentration.

Allerdings traf auch den Hintermann ein Mitverschulden: Auch im Bereich einer Lichtsignalanlage muß mit einem Abstand gefahren werden, bei dem nicht schon ein plötzliches Bremsen des Vordermannes zu einem Auffahrunfall führt.

Oberlandesgericht Celle (5 U 2/75)

Prosit –
dem stolzen
Papa!
H. J. T.
CHANTRÉ
WEINBRAND
38°

Kleinsparer

Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Fiat 127.

Gebrauchtwagen Beratung

Daß der Fiat 127 zu den gefragten Autos auf dem Gebrauchtwagenmarkt zählt, liegt unter anderem daran, daß er als Zweitwagen beliebt ist. Die Auswahl ist trotzdem relativ groß, denn Fiat konnte seit August 1971 135 500 Exemplare verkaufen.

Anfangs bestand das 127-Programm ausschließlich aus der 45 PS starken zweitürigen Limousine. Fiat aktualisierte sein Angebot 1972 durch eine zusätzliche Version mit Heckklappe. Die Rücksitzbank läßt sich bei diesem Modell einfach umklappen, wodurch eine großflächige Ladefläche entsteht. Seit 1975 bieten die Turiner außerdem eine bei SEAT in Spanien produzierte viertürige Version des kompakten Frontrieblers an.

Zu den Bauteilen, die selten Ärger bereiten, zählt der Motor. Der quer im Bug eingebaute Vierzylindermotor reifte in vielen Jahren und war bereits Mitte der sechziger Jahre im Fiat 850 N und später in der Coupé- und Spider-Version eingebaut.

Häufigeren Ärger gab es dagegen mit dem Getriebe: Bei Autos, die über 40 000 Kilometer auf dem Zähler haben, deuten häufig Kratzgeräusche beim Schalten darauf hin, daß die Synchronisation des zweiten Ganges verschlissen ist. Stellt man bei einer Probefahrt diesen Defekt fest, dann muß mit Reparaturkosten von etwa 400 Mark gerechnet werden.

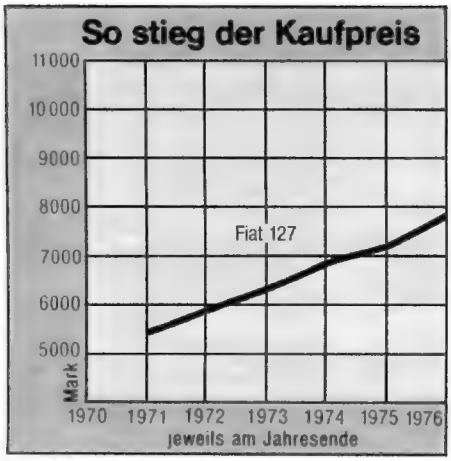
Ein weiterer wunder Punkt sind, wie auch die Prüfer des TÜV immer wieder feststellen, die Radlager. Dieser Schaden wird erkennbar, wenn beim Richtungswechseln Knackgeräusche hörbar werden. Einseitig abgelaufene Reifen sind ebenfalls charakteristisch für diesen Defekt. Der Austausch eines Radlagers kostet knapp 90 Mark.

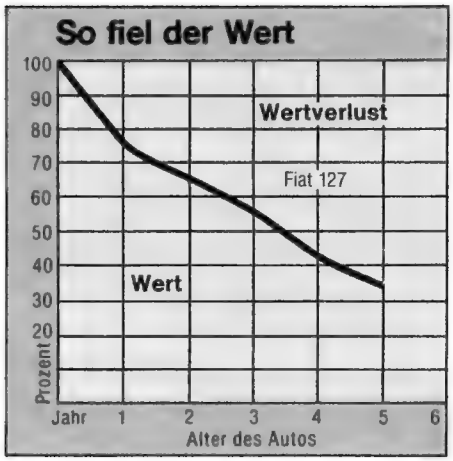
Im Rahmen der Modellpflege verbesserte Fiat die Abdichtung der Antriebswellen, so daß Schäden hier selten vor Erreichen der 80 000 km-Marke zu erwarten sind. Relativ häufig gibt es dagegen Ärger mit der Elektrik, die empfindlich auf Nässe reagiert.

Das sind die häufigsten Mängel*

Mangel/Alter des Autos	2 Jahre		4 Jahre		6 Jahre
Antriebswellen: Manschetten schadhaft	2,1	(0,3)**	2,3	(0,5)	–
Radlager defekt	2,3	(0,3)	1,7	(0,5)	–
Lenkgetriebe: Manschetten schadhaft	1,6	(0,3)	1,2	(0,9)	–
Vordere Radaufhängung schadhaft	1,0	(0,8)	3,8	(3,4)	–
Hintere Bremsen: einseitige Wirkung	12,5	(3,7)	13,5	(4,8)	–
Bremstrommeln bzw. Scheiben unrund	4,1	(0,4)	6,5	(0,7)	–

* aus TÜV-Auto-Report '76; ** Angaben in Prozent (Durchschnittswerte in Klammern).





Was die Rostanfälligkeit betrifft, so unterscheidet sich der Fiat 127 rühmlich von anderen Fiat-Modellen. Bei den zwischen 1971 und 1973 hergestellten Exemplaren tritt er zwar gelegentlich an den Radläufen, den Türschwellern und an der Bodengruppe auf. Seit Fiat jedoch 1973 intensive Maßnahmen unternahm, um sein schlechtes Rost-Image loszuwerden, trat wesentliche Besserung ein. Die neuen Verfahren sehen neben dem Phosphatieren der Karosserie eine Elektrophorese-Lackierung mit Rostschutzfarbe und eine in drei Arbeitsgängen erfolgende Lackierung vor. Zudem sind seit September 1973 Hohlraumversiegelung und PVC-Unterbodenschutz serienmäßig. *K. W.*

Nächste Beratung: Ford Taunus

LOEWE PRIMAT

Oder: Was Eiche fuer ein ueberzeugendes Bild tun kann.

Primat CT 5070 »U«
66 cm-Inline-Farbbildroehre von Valvo (Philips) Voll-Modul-Technik
Ultraschall-Fernbedienung Teleoptimat-T fuer 12 Programme Direktwahl
Holzgehaeuse mit echtem Eichenfurnier natur antik oder rustikal

Das echte Eichenfurnier des Loewe PRIMAT (in natur, antik oder rustikal) bestimmt das Bild Ihrer Wohnung.
Das brillante Farbbild aber wird bestimmt durch die perfekte Modul-Technik und die große 66 cm-Inline-Bildroehre.

Und fuer Ihren Fernsehkomfort sorgen die 20 Kanal Ultraschall-Fernbedienung, ein Kopfhoerer-Anschluß und die Leuchtziffern-Programm-Anzeige.

Alles in allem ein ueberzeugendes Gesamtbild. Ihr Loewe Fachhaendler kann Ihnen noch einiges dazu sagen!

.....lieber Loewe.

LOEWE

FERNSEHEN · RUNDFUNK · HiFi

Primat CT 5070 »U« ist eines der Spitzenprodukte aus dem Hause Loewe Opta Berlin/Kronach.

WIRZ

Was ist Ihr Auto wert?

Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen: Oktober 1976.

Allgemeine Tendenz: Obgleich die Gebrauchtwagen-Lagerbestände bei den Händlern in den letzten Wochen etwas anwuchsen, blieben die Preise im allgemeinen stabil. Im Mittelpunkt des Kaufinteresses stehen nach wie vor gepflegte Mittelklassewagen.

auto motor und sport ermittelt die Preise, die Händler im Durchschnitt zahlen, wenn sie beim Verkauf eines neuen Wagens einen gebrauchten in Zahlung nehmen müssen.

Beim Weiterverkauf der Gebrauchtwagen berechnen die Händler für ihre Unkosten (Mehrwertsteuer, kleinere Instandsetzungsarbeiten u. ä.) allgemein einen 15- bis 20prozentigen Aufschlag. Privater Verkauf kann durchaus einträglicher sein, sofern es sich um eines der gängigen, relativ preisstabilen Gebrauchtwagenmodelle oder um ausgesprochene Liebhaberstücke handelt. Der Weg zum Händler ist in jedem Fall müheloser und durchaus nicht immer mit finanziellen Nachteilen verbunden. Denn oft gewähren Autohändler durch günstige Inzahlungnahmepreise einen „indirekten Rabatt" auf die seit 1. Januar 1974 nicht mehr gebundenen Neuwagenpreise.

Die von auto motor und sport genannten Preise gelten für

- serienmäßige Autos in gutem Allgemeinzustand (mindestens noch sechs Monate nach § 29 StVZO abgenommen)
- eine Laufzeit von 15 000 bis 20 000 Kilometer pro Jahr
- mindestens 50prozentige Bereifung (3–4 mm Profiltiefe).

Höhere oder geringere Laufzeiten sowie Sonderausstattungen müssen von Fall zu Fall durch Zu- oder Abschläge berücksichtigt werden. Radio und Schiebedach werden, wenn nicht serienmäßig, erfahrungsgemäß mit je DM 100,– mehr dotiert. Regionale Abweichungen von den ermittelten Durchschnittspreisen sind möglich. Zur individuellen Wertermittlung können Schätzungen durch Sachverständige beitragen.

Die Mehrwertsteuer ist (außer bei den Neupreisen) in den Preisen nicht enthalten. Werden zwei Preise angegeben, gilt der zweite für das neuere Modell. In Klammern gesetzte Neupreise gelten jeweils für die letzte Ausführung nicht mehr produzierter Modelle.

Marke/Baujahr	Neupreis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Alfa Romeo							
Alfasud	9790			2750	3800	5100	6150
1300 GT Junior Coupé	(15990)	1400	2700	4200	6000	7800	9500
1300 Spider	15990	1350	2700	4200	6000	7850	9550
Giulia Super L	13590	800	2000	3250	4400	6100	7550
Alfetta	16390				6350	8150	9700
2000 Berlina	16990		2300	3950	5700	7700	9600
2000 Spider	19590		3100	4800	7100	9300	11200
2000 GTV	19590		3200	4900	7100	9350	11250
Audi NSU							
Audi 60	(8350)	1000	1450	2000			
Audi 50 LS	9525					5700	6600
Audi 80 L	11900			4400	5500	6550	7800
Audi 80 GL	(12740)			4450	5600	6850	8200
Audi 100/L	(14295)	1200	2150	3500	5300	6800	8600
Audi 100 LS	(15225)	1350	2300	3750	5650	7200	9150
Audi 100 GL	(16440)		2600	4100	6100	8000	9800
Audi 100 S Coupé	(19365)		3200	4950	7100	9400	11200
NSU Prinz 4 L	(5190)	400	650	1000	1350		
NSU 1000 C	(5990)	400	700	1050			
NSU 1200 C	(6690)	500	900	1500			
NSU Ro 80	22695	1550	3000	5100	7400	10400	13300
BLMC							
Mini 1000	6990	850	1300	1950	2800	3600	4300
1100/1300	(7075)	650	1200	1800	2500	3300	4100
MGB	14490	2100	3100	4250	5750	7350	8900
Jaguar XJ 6 4,2	35150	3500	5400	8300	12300	16800	20300
Jaguar E Coupé	(40295)	3100	5400	11400	15000	19300	
Triumph Spitfire	11490	1500	2800	3700	4800	6000	7300
Triumph TR 6	(15755)	2200	3700	4800	6750	8500	9900
BMW							
1602	(13090)	2400	3550	4800	6200	7300	8200
1802	(13860)		3600	4950	6450	7700	8700
2002	(14640)	2600	3850	5200	6900	8200	9200
2002 ti/tii	(16980)	1800	3900	5400	7100	9200	10450

Marke/Baujahr	Neupreis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
BMW							
Touring 1802	(13360)		2700	3900	5200	6900	
318	15460						10600
520	18600			6650	8150	10500	12200
520 i	20420			6550	8350	11000	13100
525	21820				9300	12100	14300
528	24400						15100
2500	24350	1950	3750	6800	9600	12500	14800
2800	(22530)	1950	3600	5900	8750	11200	
3.0 S	29300		4150	7300	10800	14800	17700
3.0 Si	32060		3850	6950	11000	15800	18500
2800/3.0 CS Coupé	(35900)	2650	4700/ 5200	8850	12800	18000	21300
Chevrolet							
Camaro LT	24700	1400	3700	5500	8400	11200	14600
Impala	24542	1450	3100	5000	8000	10400	
Corvette	38300	3000	6000	9400	12800	18300	
Citroen							
2 CV 4	6320	650	1200	1700	2600	3350	3950
Dyane 4	(6790)	600	1000	1600	2600	3500	4300
GS/1220 Club	11450	1200	2000	3000	4750	6550	7600
ID 19/D-Special	(14390)	950	1950	3300	4800	6700	8150
DS 20	(16260)	1100	2250	3600	5200	7600	9200
DS 21/DS 23	(17860)	1000	2250	3400/ 4100	6000	8300	10300
SM	(44658)	3000	6000	9100	13200	20000	
DAF							
44 de Luxe	(7695)	750	1250	2000	2900	3700	4400
55 de Luxe/66 DL	9950	850	1350	2100/ 2300	3550	4550	5400
Fiat							
500/500 R	(4990)	700	1150	1600	2200	2700	3150
126	5990				2800	3380	3950
Jagst/770 S	(4490)	650	1000	1500	1900		
850 Lim.	(5490)	700	1250	1700	2200	2950	

▷

Nikotin 1,5 mg, Kondensat 25 mg
(Durchschnittswerte nach DIN)

Marke/Baujahr	Neupreis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Fiat							
850 Coupé	(6490)	800	1300	1950			
127	7820		1800	2400	3400	4100	4950
128	8420	1200	1850	2500	3500	4400	5200
128 Sport 1300 SL	(10390)			2950	4100	5350	6300
124	(8690)	650	1250	2100	3100	4100	
124 Sport Coupé	(14950)	1100	2050	3050	6000	7650	8950
124 Sport Spider	(14950)	1600	2500	3600	6300	8100	
X 1/9	13390				6100	7200	8500
132 GL	12320			2500	3600	4900/ 6500	7700
130	29950	900	2100	4100	7150	11200	16200
Ford							
Escort	8995	1650	2200	2800	3450	4150	5800
Escort GT	(8720)	1450	2100	3050	3800		
Escort Turnier	9730	1300	1900	2700	3400	4350	6100
Taunus	10490	1650	2400	3300	4300	5100	5900
Taunus GT	(10065)	1500	2350	3150	4100		
Taunus Coupé	(10825)	1900	2650	3550	4700	5700	6600
Taunus Turnier	11595	1400	2300	3250	4600	5550	6600
17 M/Consul	(12030)	1500	1950	2600/ 4100	5150	6550	7700
17 M Turnier/ Consul Turnier	(12685)	1100	1600	2100/ 4000	5100	6700	7900
20 M/Granada	(15220)	1150	1850	2600/ 5100	6850	8300	9800
20 M XL/ Granada GXL	(18320)	1350	2100	3050/ 5950	7000	9500	10900
Capri 1700 GT/ 1600 GT/Capri II GT	13965	2350	3100	4000/ 4600	5500	7850	8800
Capri 2600 GT	(12040)	2400	3300	4700	5800		
Mercedes-Benz							
200	16706	5200	6500	7600	9600	11600	13100
220	(14985)	4800	6300	7000	8650		
200 D	17183	5700	7000	7900	9900	11900	13400
220 D	17849	5750	7200	8100	10050	12300	13800
240 D	18426				10500	12700	14300
230.6	19270	5000	6700	7950	10500	12900	14600
250	21623	4800	6650	8100	10600	14000	15900
250 C Coupé	24564	6600	8200	9800	12100	14500	16400
280	23610			8300	11100	14600	16900
280 E	25463			8700	11600	15500	17800
280 S	28849	3650	5700	6700/ 12200	14800	17800	20300
280 SE	30891	3750	6000	7000/ 12500	15500	18700	20900
350 SE	34854			13800	17000	21000	23600
450 SE	39150				18500	23400	26200
350 SL	37918		13700	16700	20000	23500	26300
350 SLC	42968			18400	22000	26000	29400
300 SEL 3,5	(34077)	4600	7200	8600			
300 SEL 6,3	(44397)	5100	8300	11100			
Opel							
Kadett	9095	1850	2650	3250	3800/ 4600	5350	6150
Kadett L	9745	2000	2900	3500	4100/ 5000	5800	6600
Kadett Coupé	10200	2000	3000	3600	4250/ 5250	5950	6900
Kadett Caravan	9830	1450	2500	3050	3650/ 4750	5400	6400
Ascona 16	(10160)	2700	3400	4000	4900	5750	6600
Ascona Voyage	(11935)	2500	3400	4250	5300	6400	7400
Manta L	(12040)	2950	3800	4700	5750	6900	7700
Manta SR	(13209)	3000	3950	4900	6050	7300	8300
Rekord 1,5/1,7	12690	1550	2050	2650/ 4300	5700	6850	8100
Rekord Coupé	14680	1700	2300	3050/ 5000	6450	7900	9450
Rekord Caravan	13315	1100	1650	2250/ 4300	5600	6900	8400
GT 1900	(13645)	3900	5000	6100	7550	8850	
Commodore	17250	1600	2200	2850/ 5100	6900	8800	10800

Marke/Baujahr	Neupreis	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Opel							
Commodore Coupé	17750	1650	2300	2950/ 5050	7000	9000	10900
Commodore GS	18600	1600	2300	2850/ 5300	7700	10200	12300
Commodore GS/E Coupé	21950	1700	2500	3250/ 6150	8450	11300	13600
Admiral L	(23435)	2400	3500	5100	8800	11800	14000
Diplomat V8	33450	2800	4450	6800	11500	15800	19400
Peugeot							
104	9140			3250	4000	4800	5600
204	(9945)	1450	2250	3100	4250	5400	6350
304	11150	1450	2300	3200	4350	5700	7000
404	(10295)	1200	2300	3300	4300	5200	
504 GL	15600	2100	3550	5100	6900	8900	10300
504 Injection/Ti	18235	2100	3650	5200	7100	9400	11200
Porsche							
911 T/911	(32350)	5100	7300	9100	11300/ 15800	19000	21200
911 T/911 Targa	(34510)	5700	8000	10100	12500/ 17200	20500	22800
911 E	(28780)	5600	8000	10200	12800		
911 S	(36130)	6450	8800	11300	14300	20600	23200
Renault							
R 4 L	6995	1100	1750	2400	3250	3800	4350
R 5 TL	8995			3000	4050	4800	5600
R 6 TL	9975	1250	1950	2700	4000	5000	5950
R 12 TL	11450	1300	2150	3200	4400	5700	6800
R 16 L	(11950)	1100	2050	3200	4900	6350	7600
R 16 TS	(13950)	1000	2250	3600	5500	7150	8600
R 17 TL	(14850)			3500	5350	7300	8400
Saab							
99 L	16462	1800	3100	4500	6800	8500	10300
Simca/Chrysler							
1000 LS	6698	800	1400	1950	2650	3400	4100
1100 GLS	9798	1350	2150	3050	4100	5150	6100
1301 Special	(9598)	1300	2100	2850	3800	4850	
Chrysler 160	12398	900	1650	2900	4050	5600	6950
Chrysler 180	13198	1000	1750	2950	4200	6000	7400
Volvo							
142	(14350)	2100	3450	4700	6100	7400	
144	(15100)	2200	3650	5000	6400	8000	
244 DL	18695					10 000	11500
164 E	(23650)		3650	5900	8850	11800	
P 1800/1800 E/ES	(26150)	3200	5600	7500	10200		
Volkswagen							
1200	7480	1700	2050	2550	3350	4000	4900
1300	(6650)	1850	2400	2800	3700		
1302/1303	(8770)	2000	2700	2950/ 3300	4050	4950	5900
1500/1302 S/1303 S	(9060)	1550/ 1900	2500	2950/ 3350	4150	5050	6000
Cabrio	12735	2800	3600	4700	6200	7550	8650
Ghia Coupé	(9785)	1550	2400	3200	4250	5350	
Ghia Cabrio	(10780)	1600	2650	3600	4650	6000	
Polo L	8905						6100
Golf L	9870					6250	7200
1600 A	(8185)	1000	1600	2100	2800		
1600 TL	(9030)	1100	1850	2200	3100		
Variant 1600	(8610)	1250	1950	2450	3250		
Variant 1600 L	(9455)	1450	2150	2750	3750		
Passat L	11420				5550	6550	7700
Passat L Variant	12310				5400	6750	8000
411 L/LE/412 LE/ 412 LS	(12210)	900	1500	2100/ 2950	4000/ 4400	5400	
Variant 411 LE/ 412 LE/412 LS	(12695)	1850	2550	3200/ 3800	4850/ 5300	6550	
K 70/K 70 S	(12920)	900	1600	2300	4350	5550	
914/4	(17115)	3500	5100	6400	8050	10000	11100
914/2.0	(18335)			6900	8800	10800	12100

Der Mann braucht Socken

und zwar Socken, die oben bleiben und nicht faltenreich auf der Fessel hängen. Falke hat solche Socken. Man erkennt sie paradoxerweise daran, daß sie keinen Gummirand haben.

falke sitzt Socken die nicht rutschen

haben ihre Elastizität eben nicht nur oben im Rand, sondern im ganzen Schaft. (Sie wissen, der Teil, der oben aus den Schuhen herausguckt.) Dadurch halten sich die Socken an der Fessel fest und nicht mehr an den abschüssigen Waden, die nach unten immer schlanker werden.

Ganz einfach. Der seltsame Strumpf, der deshalb oben bleibt, weil er keinen Rand hat, heißt „sitzt".

Merke: Der „sitzt" heißt „sitzt", weil er stets oben sitzt.

Falke's „sitzt" gibt es bei:

Horten MERKUR

falke

Strümpfe zum Wohlfühlen

Mensch Meyer

Ein Weltenbummler reiste mit sechs gebrauchten Opel 250 000 Kilometer durch die Kontinente.

Von Hannes Scholten

Zehn Jahre lang bereiste Herbert Meyer, 56, mit sechs gebrauchten Opel die halbe Welt und schwor auf ihre Zuverlässigkeit, im elften Jahr sattelte er um – aufs Fahrrad.

Der Tausch war jedoch unfreiwillig. Auf einem Trip durch die Türkei in diesem Sommer suchte Meyer knapp 100 Kilometer vor Ankara nach einer Straßenausbuchtung, um das Öl zu wechseln. Er fuhr mit höchstens 40 km/h, als es passierte. Der schwere Opel Diplomat drehte sich um die eigene Achse, rutschte rückwärts von der Straße und knallte gegen einen Fels.

Die Ursache der unfreiwilligen Pirouette: Der Straßenbelag bestand aus einer mysteriösen weißen Masse, die durch einen vorhergehenden Regenguß glitschig wie türkischer Honig geworden war. Meyer inspizierte das eingedrückte Heck und stellte fest, daß eine Reparatur viel zu teuer würde. Er ließ das Auto zum Zollfriedhof abschleppen, wo er lauter Leidensgenossen traf, die ihr verbeultes Blech betrauerten; alle waren an derselben Stelle verunglückt.

Der Weltenbummler Meyer schenkte kurzentschlossen seinen Diplomat dem türkischen Zoll, verscherbelte den Großteil seiner Ausrüstung, erstand für 300 Mark ein Fahrrad anatolischer Fabrikation ohne Klingel, Schloß oder Bremsen – und strampelte fünf Wochen quer durch die Türkei und Syrien. Zwischendurch flog er mit einer billigen Linie nach Kai-

Der Weltenbummler Herbert Meyer mit seinem Auto vor der berühmten River-Kwai-Brücke in Burma

ro und kletterte ungeachtet der strengen Verbote mit einem illegalen Führer auf die Cheops-Pyramide.

Im Vergleich zu seinen früheren Abenteuern nimmt sich diese Tour freilich recht harmlos aus. Eine der ersten Reisen führte den gelernten Elektriker und jetzigen Angestellten des Stuttgarter Flughafens 1965 rund ums Mittelmeer – mit einem Opel Olympia Baujahr 1957, Kilometerstand 100 000 und dem dritten Austauschmotor. Nach 35 Tagen und einer Route über Damaskus, Jerusalem, El Alamein, Algier und Agadir bis nach Stuttgart zurück war der betagte Opel um weitere 20 000 Kilometer älter und um neue Unterbrecherkontakte reicher.

Im folgenden Jahr kaufte der Mann, der sich noch heute mit 10 000-Meter-Läufen (Zeit: knapp 55 Minuten) fit hält, einen Caravan P2 und kam über Kopenhagen, Helsinki, Hammerfest, Leningrad, Moskau, Odessa, Istanbul, Athen und Dubrovnik wiederum über 25 000 Kilometer weit. In der Nähe der Eismeerstraße zersprang die Windschutzscheibe; Meyer wickelte sich in eine Decke, band sie mit Draht am Hals zu und fuhr rund 1000 Kilometer durch eisigen Nieselregen nach Helsinki, wo eine Werkstatt die Scheibe erneuerte.

An derlei Ungemach war der Globetrotter, der im Lauf der

Mensch Meyer

Jahre über 250 000 Kilometer durch 60 Länder kam, gewöhnt. So hatte er bei einem 5,4 Liter-Diplomat mehrfach in seiner Stuttgarter Werkstatt ein „Knacken vorn rechts" moniert; der Meister indes beruhigte ihn, der Wagen sei in Ordnung.

Doch vor Samsun am Schwarzen Meer — Meyer war unterwegs nach Thailand — drang dicker Qualm neben dem Vorderrad hervor: Das Radlager war festgegangen und der Bremssattel defekt.

Der Automatik-Opel wurde über 120 Kilometer weit (Meyer: „Er hielt es klaglos aus") abgeschleppt und in einer kleinen Werkstatt mit einem neuen Lager versehen. Nur den Bremssattel gab es nicht.

Stationen einer Reise: die Grenze nach Thailand . . .

. . . die Grenze zum Polarkreis

Hindernisse: abgestürzter Lastwagen in Nepal . . .

. . . die Grenzstraße zwischen dem Irak und dem Iran

. . . verbeulte Felge in Syrien

Mit stillgelegter Bremse vorn fuhr der Stuttgarter 2000 Kilometer weit nach Teheran, wo die Mechaniker in Ermangelung des Original-Ersatzteils einen Sattel von Mercedes einpflanzten. Dennoch schaffte er mit dem derart unkonventionell reparierten Opel, der hernach bei jeder Vollbremsung quer stand, die geplante Tour: 38 000 Kilometer über Indien und Nepal, Abadan, Mosul, Bagdad, den Golf

Notbehelf: Sprit aus dem Kanister.

von Akaba, Athen, Bari und Neapel in 82 Tagen.

Der Mann, der Zehntausende Kilometer durch Wüsten und Urwälder zurücklegte, über vereiste 3000-Meter-Pässe in Nepal schlitterte, riesige Strecken über Schottersteine und Geröll im Iran rumpelte und sich durch den mörderischen Verkehr solcher Millionenstädte wie Bangkok oder Singapur quälte, bringt seine Erlebnisse auf die kurze Formel: „Ich wollte Abenteuer unter Menschen erleben."

Als er mit der Reiserei begann, konnte er mit Unterbrecherkontakten soviel anfangen wie ein Feinschmekker mit einer Frikadelle – er legte sie verständnislos zur Seite. Inzwischen kann er Benzinpumpen reparieren, Kühler abdichten oder Spritqualitäten auf den nötigen Oktanzahlbedarf mischen. ▷

LACK- ZEIT- SCHUTZ

mühelos

Jetzt mit AvD-Testbogen „Sind Sie ein guter Autofahrer?"

auto Pudding

Schwabbelweiche Lack-Vollpflege

Johnson Autopudding schützt den Lack Ihres Wagens monatelang gegen Wind und Wetter. Darauf ist Verlaß. Denn Johnson Autopudding enthält Carnauba, das härteste Naturwachs der Welt. Das bildet einen Schutz-Panzer, dem selbst viele Shampoo-Wäschen nichts anhaben können.

Johnson Autopudding reinigt, poliert und konserviert in einem Arbeitsgang. Sogar auf feuchtem Lack. Sogar in praller Sonne. Einfach auftragen und nach dem Abtrocknen abwischen – fertig ist der Lackzeitschutz. Mühelos und voller Glanz. Johnson hat die komplette Wagenpflege: 17 hochwertige Produkte, die ständig weiterverbessert werden.

Autopflege ist unser Beruf.

Johnson

Für seine langen Touren stellt er sich gut sortierte Ersatzteilpakete zusammen („Leider liefern Werkstätten sie nicht mehr, weil sie sich auf ihre computerisierten Ersatzteillager berufen"), die vor allem aus Kühlerschläuchen, Zündungs- und Vergaserteilen, Lampengläsern und Reservereifen bestehen.

Über Touristen, die mit viel Geld, aber unzureichender Ausrüstung durch fremde Länder kurven, kann Meyer sich nur wundern. „In Indien traf ich auf Landsleute, die nach gelungener Hinfahrt ihre beiden Reservereifen für teures Geld verkauft hatten, um eine weitere Urlaubswoche zu finanzieren. Zwei Tage später platzte ein Reifen, und sie saßen fest."

Nach elf Abenteuerjahren spricht Herbert Meyer von der Einkaufsstraße Neu-Delhis oder der River-Kwai-Brücke so vertraut wie Düsseldorfer von der Kö oder Hamburger von der Alster. Der nördlichste Punkt der Erde, den er je erreichte, war Hammerfest; der südlichste Singapur, und nach Osten drang er bis nach Tibet vor.

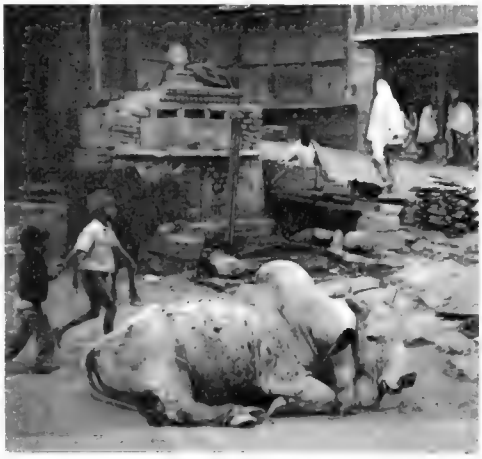
Für manche Touren brauchte er, weil er ständig im Auto campierte und sich preiswert ernährte, nur wenig mehr als 1000 Mark. Dafür sah er weitab von ausgetretenen Touristenpfaden die wunderlichsten Dinge und kann von merkwürdigen Er-

Eindrücke: die Kolosse von Memnon bei Theben . . .

Kurioses: Haschzentrum . . .

. . . oder die Schlammstraße nach Odessa

Barrieren: türkischer Zollfriedhof . . .


. . . oder verstopfte Straßen

Das Ende einer Reise: per Fahrrad wei

eignissen berichten, die Bücher füllen würden.

Wenn er bei Fremden oder Freunden von seinen Erlebnissen erzählt, ist die Reaktion oft die gleiche – sie sagen staunend „Mensch Meier" – und werden sich der unterschiedlichen Schreibweise gar nicht bewußt.

. . . oder Flußdurchfahrt

ach Syrien

International anerkannt.
Eine der exclusivsten
Cigaretten der Welt.

DUNHILL

London · Paris · New York

DM 2,60
Nikotin 0,9 mg
Kondensat 16 mg
Durchschnittswerte
nach DIN 10240/42

dunhill
London · Paris · New York
One of the most distinguished tobacco houses in the world

Einspänner ohne Pferd

Wie Karl Benz seinen ersten Motorwagen verkaufte.

Den ersten Käufer für seinen „Patentwagen", das erste Motorvehikel der Welt, vergraulte Karl Benz mit einem üblen Trick – und freute sich über den geschäftlichen Mißerfolg.

Denn obwohl er im Frühjahr 1886 mit seiner Mechaniker-Mannschaft in der Mannheimer Fabrik Tag und Nacht geschuftet hatte, um das dreirädrige Gefährt zum angekündigten Termin zu vollenden, zeigte es unerwartete Mukken. In diesem Zustand mochte der auf seinen Ruf bedachte Erfinder es nicht ausliefern; flugs kürzte er einen Lederriemen an der Deichsel, die das Vorderrad führte, um einen halben Meter.

Die Rechnung ging voll auf. „Der Wage stieg vorn hoch wie ein Geißbock", kommentierte Benz in seinem Mannheimer Dialekt, „weg ist der Herr gewese und nie wieder komme. Der war vielleicht erschrocke."
Doch die Deichsel-Masche sollte Benz bald reuen. Denn schnell war das hochbeinige Gefährt bei der Bevölkerung als „Teufelswagen" verschrien. Obgleich der Konstrukteur nun die Funktionsfähigkeit des Autos auf ausgedehnten Fahrten demonstrierte, konnte er den Leuten das rechte Vertrauen nicht einflößen. „Im Odenwald stand eine Frau in der Tür, die sah mich, schrie ‚Gottseibeiuns' und stürzte ins Haus", erinnerte er sich.

Auch der gesunde Geschäftssinn der Frau Benz half da nicht weiter. Sie verfiel nämlich auf die Idee, das Hexenfuhrwerk in die südliche Richtung, nach Pforzheim, zu lenken, um neue Interessentenkreise zu erschließen.

Trick mit der Deichsel: Karl Benz (rechts) am Steuer seines Patentwagens

Das Kühlwasser, das alle 20 Kilometer nachzufüllen war, ergatterten die mitfahrenden beiden Söhne in Wirtschaften, bei Bahnwärtern und notfalls aus Dorfbrunnen. Den Kraftstoff, damals noch „Ligroin" geheißen, ließ sich die dreiköpfige Besatzung in Apotheken längs der Route mischen. „Aber sonst", so die selbstbewußte Erna Benz, „sauste das Gefährt des 20. Jahrhunderts mit drei PS vielbewundert und unbeirrt dahin."

Erst die wichtige Publicity, die ihm die Demonstration des Wagens auf der Münchner „Kraft- und Arbeitsmaschinenausstellung" im September 1888 brachte, lockte den ersten Käufer in die Mannheimer Motorenfabrik. „Wohl selten bot sich uns ein verblüffenderer Anblick", schrieb damals das „Neue Münchner Tageblatt", „als gestern durch die Herzog-Wilhelm-Straße in strengem Laufe ein sogenanntes Einspänner Chais'chen ohne Pferd, auf welchem ein Herr saß, dem Innern der Stadt zueilte. Ohne Anstand Kurven nehmend, rollte der Wagen dahin."

Als der junge Herr, ein Leser dieses Artikels, den Kaufvertrag unterschrieben hatte, rieben Benz und seine Leute sich vergnügt die Hände – ihr fester Glaube an den Sieg des neuen Verkehrsmittels hatte sich gelohnt.

Doch nach wenigen Tagen brachen alle Hoffnungen zusammen. Der Vater des ersten Autokäufers der Welt betrat die Werkstatt und erklärte den Vertrag für ungültig, da sich bei seinem Sohn in der letzten Zeit „Anzeichen des Irrsinns" bemerkbar gemacht hätten und er deshalb jetzt in einer Anstalt säße.

Trotz aller widrigen Umstände fand der Motorwagen dann doch noch einen Liebhaber. Der betagte Kommerzienrat Emil Adt aus Ensheim bei Saarbrükken ließ sich auf das ungeheure Abenteuer ein, weil er – wie er Karl Benz erklärte – der Meinung war, ihm sei sowieso nur noch eine kurze Zeit auf Erden beschieden, und die wolle er mit gehöriger Spannung erfüllen.

Benz riet dem alten Herrn zwar ab, aber dessen Entschluß war unumstößlich. Wobei sich solcher Starrsinn zuletzt als gutes Rezept erwies. Denn die vielen Fahrten in seinem Auto bekamen dem Greis so vortrefflich, daß ihn seine Enkel zehn Jahre später mit Gewalt vom Steuer zerren mußten.

Wiltrud Miethke

Ein Lamy Kugelschreiber hat nicht eine ganz bestimmte Form, aber ganz bestimmt eine gute.

1. Beweis: LAMY 2000 Kugelschreiber mit Großraummine und Rotationsmechanik, mattschwarz und gewichtig in der Form – gemacht für Männerhände. DM 25,–*

2. Beweis: LAMY cp 1 Kugelschreiber mit Großraummine und Rotationsmechanik, strichmattiertes Edelstahlgehäuse und so schlank gewachsen, daß er auch in Damenhände paßt. DM 26,–*

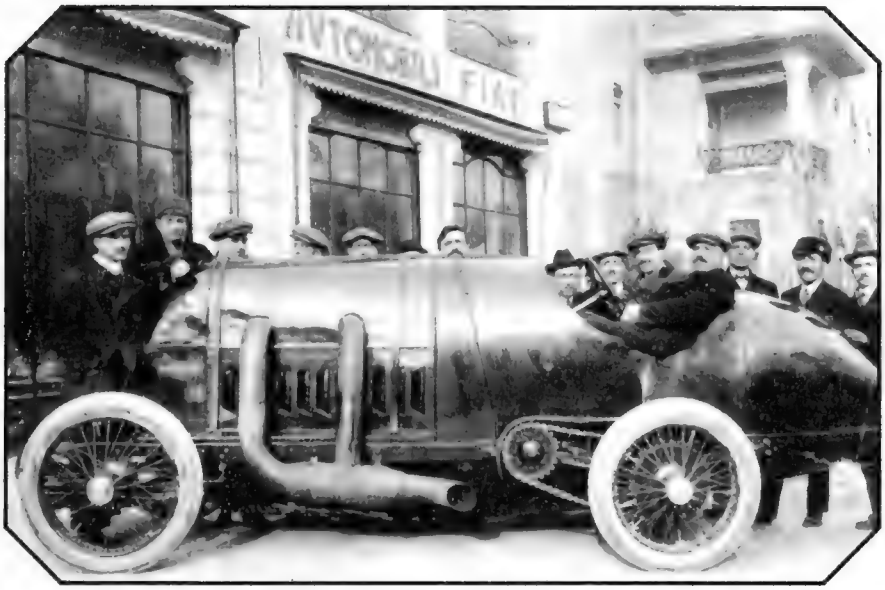
LAMY

Heidelberg

*unverbindliche Preisempfehlung

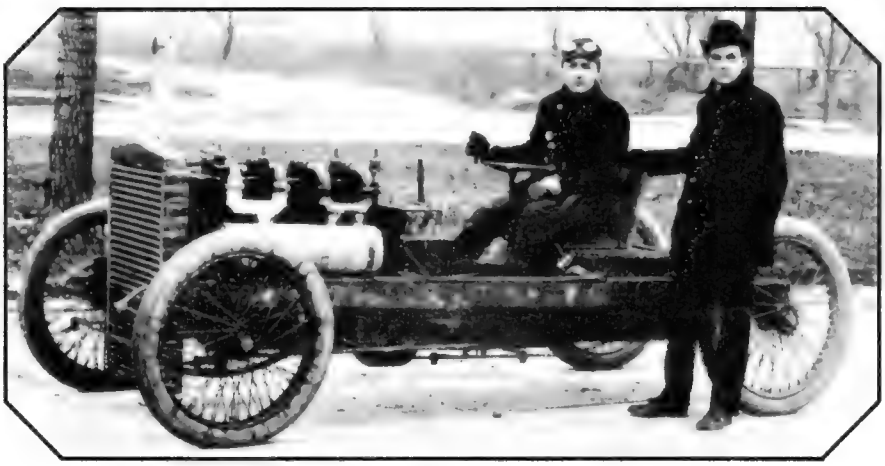
Als die Räder laufen lernten

7. Folge: Viel Hubraum, Stars und Weltrekorde.



Bis 1910 konnten Geschwindigkeitsweltrekorde noch durch eine starke Brise oder auch mit leichtem Rückenwind beflügelt werden; fortan galt dann nur noch der Durchschnitt aus beiden Fahrtrichtungen. Um den deutschen Blitzen-Benz zu schlagen, der es 1910 auf anerkannte 211,267 km/h brachte, setzte Fiat 1911 einen Luftschiff-Vierzylinder mit 28,4 Liter Hubraum in das normale Grand Prix-Chassis. 290 PS bei 1900/min trieben das 1,9 Tonnen schwere Monster zum Staunen der Zuschauer bis auf 290 km/h, doch ein offizieller Rekord blieb ihm versagt.

Längst gab es grazile Hochleistungswagen, als Mercedes die Atmosphäre von Rennen und Rekorden in Luxus-Boliden nacherleben ließ. Der 500 K erschien 1934, sein 5 Liter-Achtzylinder leistete 100 PS, mit Kompressor 160 PS, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h. Filmstars wie Lilian Harvey brauchten Männermuskeln für den Zweieinhalbtonner — glücklicherweise verfügte die Diva darüber.



Wer ist der Schnellste in den USA? Heiß wurde um die Spitze gekämpft. Werbewirksames Aufsehen für den Newcomer Henry Ford brachte sein 1902 gebauter „999" mit ungefederter Hinterachse und simpler Kurbellenkung. Henry selbst fuhr 1904 ein zweites Exemplar, den Arrow, mit 147,042 km/h — fast 11 km/h über dem damaligen Weltrekord. Der 17,6 Liter-Vierzylinder leistete 70 PS bei 1200/min.

Henry M. Betrix*

First Class Men's Line

Betrix for Men . . .
. . . die Herren-Serie
von hoher Qualität,
in sympathisch
männlicher Aufmachung
und
zwei interessanten Duftnoten
„herbfrisch“
und **„extra“**

After Shave Lotion · Pre Shave Lotion
Eau de Cologne · Men's Cream Skin Care · Deo Spray
Men's Soap · Shaving Cream · Shaving Foam
Vitamin Hair Tonic

*aus dem Hause Ellen Betrix Cosmetic International

Tierschau

Wie Sie auf Foto-Safari in Ostafrika gehen.

In Kenia trifft man die merkwürdigsten Leute. Da war einer, der hieß Keith McNamara und kam aus Schottland. Er saß den ganzen lieben langen Tag auf der Veranda der Kilaguni-Lodge im Tsavo-Park. Das ist eines der unter Kennern beliebtesten Busch-Hotels — wegen der riesenhaft langen Bar-Terrasse ebenso wie wegen des Blicks von dort auf die drei tieferliegenden Teiche, zu denen unablässig das Wild kommt.

Dort also, auf der Terrasse, saß Freund McNamara schon früh, fast mit der aufgehenden Sonne — einen Planters Punch neben sich, das Fernglas in der

Hand, und eine Wolke von Selbstzufriedenheit um sich. Von morgens bis abends blickte er hinaus, sah die Elefanten zur Tränke ziehen und verschwinden, sah die Giraffen kommen, die Zebras und Antilopen, murmelte etwas in seinen drei Tage alten Bart und freute sich, seinem Stahlwerk, seinem alten

Fotos: Angermayer, Leykauf

Das Amboseli-Wildschutzgebiet mit einer Herde Gnus. Oben: Ein Bungalow der Amboseli-Lodge

Daß Ihr Kfz-Fachmann Batterie-Experte ist, können Sie jetzt sehen.

Wenn Ihr Kfz-Fachmann auch auf diesem Gebiet Experte ist, wird er Sie darüber informieren - z.B. durch das Schild "Prestolite-Batterie-Experte." Und er wird Ihnen dann gern erklären, weshalb er als Fachmann auf die Prestolite schwört.

Hören Sie auf seinen Rat. Er kennt sich in Batterien aus, weiß, was Sie leisten können und wo Ihre schwachen Stellen sind.

Er weiß auch, daß an Batterieproblemen nicht immer die Batterie schuld ist.

Geht es aber um die Batterie, dann empfiehlt er Ihnen Prestolite, weil er sicher ist, daß Sie sich darauf verlassen können.

Damit Ihr Motor das ganze Jahr hindurch, selbst in den gefürchteten Wintermonaten, schnell und ohne Verzögerung anspringt.

Warum Prestolite?

Die Prestolite-Palette hat für jeden in- und ausländischen Wagen eine passende Batterie. Prestolite-Batterien haben ein Gehäuse aus robustem, praktisch unzerbrechlichem Polypropylen. Der heißverschweißte, aus einem Teil bestehende Deckel garantiert absolute Dichtigkeit.

Die Kaltstartfähigkeit ist dadurch gesichert, daß die Zellenverbinder direkt durch die Zellenwände geführt werden. So wird die Leitfähigkeit erhöht und der elektrische Widerstand verringert.

Prestolite - die Batterie des Experten. Wegen Ihrer überlegenen Eigenschaften.

MARSTELLER

prestolite

Schloß und dem Butler zu Hause entronnen zu sein.

In der Amboseli-Lodge im Amboseli-Park (dort gibt's neben komfortablen Bungalows auch ein Zeltcamp zum Übernachten) lief uns eine blonde Dame über den Weg, strahlender gebleicht als die Natur es eigentlich zuläßt, und ein wenig laut. Sie hieß Helene, wie sie jedem mitteilte, und kam aus Dortmund. Mit ihr, einem Herrn im Strohhut und drei anderen Landfremden fanden wir uns im VW-Bus wieder, der uns auf Foto-Safari brachte. Durch ein braungrünes, freundliches Land voller Tiere.

An einer Dornenhecke fuhren wir entlang, dahinter lagerten schwarze — zahme — Rinder. Ein Kral der Massai, ein Dorf: niedere Hütten, hochgewachsene Gestalten, schlank und tiefschwarz. Man begehrt, den Kral anzusehen. Der Wildhüter, der mit uraltem Gewehr neben dem Fahrer sitzt, zuckt ergeben die Achseln. Man nähert sich. Stolze Frauen, nicht eben perfekt bekleidet, wenden sich ohne Wort zur Seite. Ob man die Hütten besichtigen kann? Mit ein paar Münzen ist alles möglich.

Massai-Krieger

Eine Stunde später erreichen wir eine Löwengruppe. Drei andere Busse voller fotografierwütiger Touristen stehen schon da.

Der König der Wüste mit seinem Harem macht, was

So lieb, wie sie vom Auto aus scheinen, sind die Löwen nicht

Der Kartenausschnitt von Ostafrika zeigt alle Nationalparks und Wildreservate

Nizo professional von Braun. Damit Sie all Ihre Filmideen in Bild und Ton realisieren können.

BRAUN

Die Nizo professional ist die Kamera für erfahrene Filmer, die ihre Filme in Bild und Ton perfekt gestalten wollen. Welche Idee Sie auch haben, mit dieser Kamera können Sie sie mit Sicherheit verfilmen.
Übergangslos wechseln Sie vom Macro- in den Variobereich und zurück. Ab Frontlinse bis unendlich. Tricks und Zeitlupen gelingen mühelos. Sie können Szenen auf- und abblenden oder automatisch überblenden. Alle wichtigen Kamerafunktionen sind automatisiert, um Ihnen komplizierte Überlegungen zu ersparen. Wer jedoch lieber experimentiert, kann die Automatik einfach abschalten.
Und weil erst der Ton den perfekten Film macht, ist die Nizo professional für alle Zweiband-Tonsysteme bestens ausgerüstet. Die Vorteile: Die Tonqualität hängt ausschließlich von der Leistung Ihres Bandgerätes ab. Und Sie können Ihre Bild- und Tonaufnahmen beliebig bearbeiten und gestalten.
Die Nizo professional ist die beste aus der Reihe der Spitzenkameras von Braun. Wenn Sie mehr über diese Kameras wissen wollen, dann fordern Sie mit dem Coupon Informationen an.
Am besten aber, Sie nehmen eine Nizo einmal bei Ihrem Fachhändler in die Hand. Dann merken Sie, was diese Kameras von anderen unterscheidet.

Bitte schicken Sie mir kostenlos ausführliches Informationsmaterial über die Nizo-Spitzenkameras.

Braun AG, Abt. F-MS 418, Postfach 190 265
6000 Frankfurt 19

Braun Film- und Fototechnik

Könige oft zu tun pflegen: Er faulenzt. Liegt da, schläft, blinzelt mit keinem Auge. So, ins Gras gekauert, sehen die großen Katzen nach allem möglichen aus — nur nicht nach Gefahr. Unsere blonde Dame ist enttäuscht.

Giraffen im Gras

„Kann man die nicht ein bißchen lebhafter machen?" fragt sie. Sie will auch fotografieren. Der Herr im Strohhut weiß, was ein Mann und Held in einer solchen Lage tut. Er greift nach einer Bierdose, die zum Bordbestand gehört, und schickt sich an, sie dem Löwen durchs offene Autodach auf die Nase zu pfeffern.

In letzter Sekunde greift der Wildhüter ein, ruft etwas, packt die Dose. Es geht ihm nicht ums Bier. Er weiß, daß Löwen keine Spieltiere sind, die man ungestraft neckt. Es gibt ein Getümmel. Der Herr im Strohhut ist empört, es geht lautstark zu.

Diese Erlebnisse sind bis zu einem gewissen Grad exemplarisch. Man kann daraus lernen. Erstens: Es ist jedem möglich, sei er wohlhabend oder nicht, nach Kenia zu reisen, nach Tansania und sogar nach Uganda, um die wilden Tiere zu betrachten.

Zweitens: Gerade dieser Tatbestand ist oft unerträglich, weil viele Menschen, die sich vom Reisebüro in die Wildnis verschicken

So sieht man von der Terrasse der Kilaguni-Lodge die Tränken

Zwei reichgeschmückte, praktisch frisierte Damen vom Stamm der Massai

Krokodile und Nilpferde gibt es nicht in jedem Park: Oft fehlt das Wasser

Mit diesem Caravan zeigen wir Ihnen, warum Sie bei t.e. mehr Caravan für's Geld bekommen.

TV-Antenne mit ausfahrbarem Mast. Komplette Anschlußdose.

Jalousetten innerhalb der Doppelfenster. (Exklusiv bei t.e.)

Stellplatz für Fernseher mit beleuchteter TV-Bar.

Verzinktes Fahrgestell, verzinkte Stützen.

Schraglenkerachse mit optimalen Federungseigenschaften.

Selbstverständlich: Heizung, Kühlschrank, hochwertiger Teppichboden.

Ventilierende Doppeldachhaube.

Raumgewinn durch neue Außenform (Stehhöhe 1,90 m).

Wie Sie sehen, hat der neue Super 10 so ziemlich alles, was Caravaner-Herzen höher schlagen läßt. Nur etwas ist am Super 10 niedrig geblieben: der Preis. Kostenlos kommt unser Farbkatalog zu Ihnen. Postkarte genügt. Oder rufen Sie uns an.

t.e.-Caravans GmbH
Kölner Straße 37
4330 Mülheim (Ruhr)
Tel. (02 08) 48 50 51

GRÖSSER bis zu 7cm!

(und keiner erfährt Ihr Geheimnis) **Unsichtbar!**

Ja, Sie brauchen tatsächlich nur die neuen **Spezial-Schuhe** aus Italien zu tragen

Sehen wie normale, moderne Schuhe aus, machen aber - je nach Modell - **bis zu 7 cm größer! Herrlich bequem, aus weichem Leder.** Sie werden sich selbst voller Stolz kaum noch wiedererkennen **Groß und selbstbewußt** wie andere! Keine Komplexe mehr! Fordern Sie unverbindlich farbigen **Gratis-Katalog** an bei **Abt. 20**

K+L GmbH, Postf. 1910, 7600 Offenburg

EMITTER-ZÜNDUNG

Schwedisches Qualitätserzeugnis!

(pat.-ges.)

Beachtliche Benzinersparnis · Gesenkte Oktanzahl 90–93 · Max. 45 000 V Zündspannung · Wartungsfrei · 100% Kaltstart · Exakte Zündzeiten über den gesamten Drehzahlbereich · Für alle minus-geerdeten Autos 6- oder 12 V, 2- oder 4-takt, unbegrenzte Zylinderzahl · Einfachste Montage (für jeden Laien) · Zwei Kabel und zwei Schrauben! (Kein Eingriff in die El-anlage) · Montierungsanweisung folgt mit.

Preis einschl. Zoll u. Nachnahme: **DM 89,50**

1 Jahr Garantie

WERNER-ELEKTRONIK S 872 00 Kramfors

Starke Transpiration?

Für antisvet kein Problem! antisvet ist ein von Dermatologen entwickeltes und klinisch getestetes Antiperspirans.

antisvet ist zuverlässig wirksam bei übermäßiger Transpiration und unangenehmem Körpergeruch. antisvet wirkt nachhaltig schweißhemmend und desodorierend. antisvet ist für Achselhöhlen sowie für Hände und Füße geeignet. Auch die empfindliche Haut verträgt antisvet!

Fragen Sie bei Ihrem nächsten Einkauf nach antisvet! antisvet gibt es in allen guten Fachgeschäften.

anti svet®

BÖTTGER KG
1000 Berlin 31

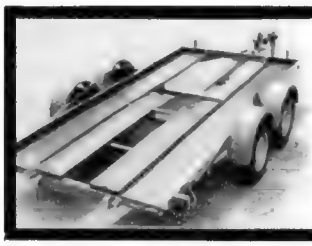
REGALE

- aus Holz oder Stahl
- in allen Größen
- für jeden Zweck
- Böden verstellbar
- hohe Tragfähigkeit
- preiswert

Freiprospekt

L.R. v. ZEDLITZ KG 6200 Wiesbaden
Emanuel-Geibel-Str. 18 · Tel. (0 61 21) 30 29 52

AUTOTRANSPORTER



z. B. 2000 kg ab DM 3416,– inkl. MwSt. **Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,** ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.

MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

Schweizer Markenuhren

Spezialuhren für Autofahrer, Sportler, Ingenieure, Techniker und Geschäftsleute.

Exclusiv mit internationalem Flair! Katalog gratis!

UHRENIMPORT
1 Berlin 15, Fach 15 03 21/V

Pilotenbrillen US Air Force-

Form: federleicht, farbtreu, polarisierend. Gläser: fünfschichtig, splitterfrei, hoch kratzfest. Gestelle: biegsam, passen jeder Kopfform. Mit Etui.

Modell D-110	Gestell silberfarben	**DM 39,50**
Modell D-110/S	Gestell mattschwarz	**DM 44,50**
Modell D-110/G	Gestell goldfarben	**DM 49,50**

NN-Liefg. + Versandkosten, 14 Tage Rückgaberecht. Postkarte an Aviarichter, Am Wald 47, 75 Karlsruhe 31 Eilbestellungen: Tel. (07 21) 7 30 73 (Tag und Nacht)

AVIARICHTER · Geräte für die Luft- und Raumfahrt

Der neue t.e.-Zubehörkatalog* bringt Preise wie noch nie.

Jetzt ist er da – der Winterkatalog aus der t.e.-Zubehörzentrale. Mit einem Riesenangebot an Zubehörartikeln für Caravaning und Camping. Zu Preisen, die noch knapper kalkuliert sind als je zuvor.

*Fordern Sie den Zubehörkatalog Winter 76/77 jetzt an. Kostenlos natürlich.

t.e.-Zubehörzentrale
4330 Mulheim
Kölner Straße 37
Tel. (02 08) 48 50 51

Bei Nacht und Regen
vom Gegenverkehr geblendet?

Höchste Zeit für Wischblatt-Wechsel.

Schlechte Wischblätter verursachen Schlieren, in denen sich das Licht millionenfach bricht.

Wenn man bei nächtlicher Regenfahrt vom Gegenverkehr geblendet wird, so liegt das nicht selten an den eigenen Wischern: Sommerhitze, steinharte Insektenkörper und Staub könnten sie schartig gemacht haben, so daß sie das Regenwasser nicht mehr schlierenfrei abstreifen. Im zurückbleibenden Microtröpfchen-Schleier bricht sich das Abblend-Licht entgegenkommender Fahrzeuge und blendet dann wie Fernlicht.

Höchste Zeit für frische Bosch Wischblätter mit der Micro-Doppelkante. Denn Sicht und Sicherheit sind eins.

WS 176 BMZ

BOSCH

ließen, diese durchziehen, als sei sie Hagenbecks Tierpark oder – schlimmer noch – das Oktoberfest. Es gibt genügend ernsthafte und gar nicht hochmütige Leute, die deshalb die Angebote der großen Reiseveranstalter mit einer Handbewegung abtun: Pauschaltourismus, billige Ware.

So einfach ist das aber nicht. Von „billig" im merkantilen Sinn kann sowieso keiner sprechen: Auch beim Veranstalter kostet Kenia mit Fotosafari 2500 Mark und darüber. Nehmen wir die Firma Scharnow. Sie bietet im kommenden Winter eine siebentägige, wohlausgewogene Safari an, die West-Kenia und den Osten von Tansania umfaßt: Tsavo-Park, Amboseli-Park, Ngorongoro-Krater, Serengeti, Massai-Mara-Reservat.

Diese eine Woche kostet ab 1300 Mark. Auch das ist angemessen. Solche Angebote findet man bei nahezu jedem Großveranstalter. Freilich ist das meist nur ein Zusatzprogramm, das zum Pauschal-Badeaufenthalt in Mombasa oder Malindi gebucht werden kann. Baden plus Flug bekommt man (für eine Woche) ab etwa 1000 Mark. Wenn Sie es komfortabler wünschen, zahlen Sie 1400 oder 1500 Mark.

Ein anderes Beispiel: NUR. Mit diesem Veranstalter kommt man auch zum Viktoria-See (eine Woche um die 1000 Mark) oder zum Meru-Park, zum Aberdare-Park und zum Samburu-Reservat (eine Woche ab 1200 Mark). Oder in den Norden des Landes (zwei Wochen für rund 1900 Mark jeweils zusätzlich zum Preis des Badeaufenthalts). Bei NUR bekommen Sie außerdem Mietwagen nebst sorgfältig ausgearbeiteten Routen; Übernachtungen und Mahlzeiten sind im voraus bestellt.

Als drittes Beispiel der ADAC. Er bietet eine zweiwöchige Safari (ohne Bade-Zusatz) durch Kenia, Tansania und auch ein Stück Uganda an und verlangt dafür, ab und bis Deutschland, rund 4000 Mark. Schließlich kann man, ebenfalls beim ADAC, Camping-Busse mieten und ganz nach Lust und Laune durch Ostafrika reisen – ohne Vorschrift und Route. Und deshalb auch ohne Festpreis.

Was empfiehlt sich nun? Aus Erfahrung dieses: Vertrauen Sie sich, wenn es sich um den ersten Urlaub in Ostafrika handelt, dem vorgeplanten Programm eines Großveranstalters an. Das heißt: Buchen Sie eine Woche Baden am Indischen Ozean und anschließend eine – irgendeine – Fotosafari, nicht gerade die teuerste. Stecken Sie aber genügend Geld ein, damit Sie – wenn Ihnen das lauwarme Wasser nach drei Tagen langweilig ist – vorab schon mal eine Tagesreise durch das nächste Reservat machen können. Von Mombasa aus ist man im Nu im Tsavo-Park. Die Kleinbusse, die hinfahren, stehen praktisch vor dem Hotel – welches auch immer man gebucht hat. Und wenn Sie in eine Gruppe geraten, die Ihnen nicht behagt, so scheuen Sie sich nicht, selbst ein Fahrzeug zu mieten (mit Fahrer, möglicherweise auch mit Wildhüter) und tageweise privat zu reisen.

Und zwischendrin ist ein Tag nach dem Rezept von Freund McNamara schön: die Füße auf der Verandabrüstung, ein Glas neben sich und den Blick über einer Landschaft, die ein Stück vom verlorenen Paradies ist. *Rolf Lohberg*

Über den Gaumen gepeilt

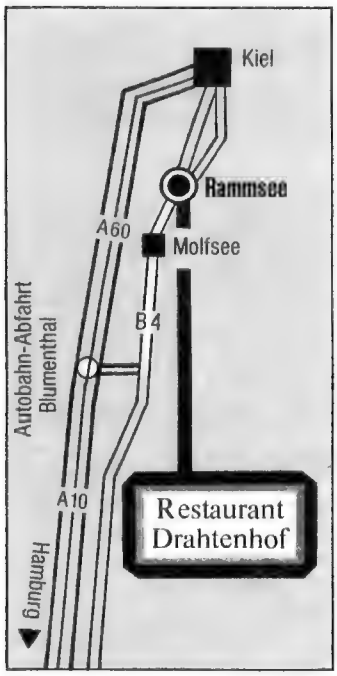
Tip für Autofahrer unterwegs: der Drathenhof in Kiel-Rammsee.

Das Haus stammt aus dem Jahr 1794: Ein breit und behäbig hingelagerter Bauernhof. Ursprünglich stand er bei Kollmar an der Unterelbe. Dort war er kurz vor dem Einsturz; da nahm sich das Schleswig-Holsteinische Freilichtmuseum seiner an, brach ihn ab, transportierte ihn in die Nähe von Kiel und baute ihn unter anderen Museumshäusern wieder auf. Und zwar als Gasthof – noch schöner als vorher, denn innen wurden aus anderen historischen Bauwerken einige besonders schmucke Räumlichkeiten installiert.

Jetzt werkt hier Küchenmeister Werner Neubauer und kocht die Gerichte seiner Heimat: Schwarzsauer mit Klößen zum Beispiel, worunter man sauer eingelegtes Fleisch vom Schlachtfest zu verstehen hat – es kostet bescheidene 8,50 Mark – oder süßsaure Gänsekeule auf Holsteiner Art.

Für sechs Mark gibt es Hausmacher-Bratwurst auf Kümmelkraut, eine Büsumer Krabbensuppe kostet 3,50 Mark. Wer mit kalter Küche zufrieden ist, bestellt sich eine große Platte zu elf Mark, auf der Aal und Krabben, Wurst, Matjes-Heringe und vieles andere beisammen sind. Zum Nachtisch gibt es so sympathische Sachen wie Rote Grütze mit Milch oder Apfelpudding mit Vanillesauce.

Die Küche ist von zwölf bis 15 Uhr und von 18 bis 22 Uhr geöffnet, montags ist Ruhetag. Wer telefonieren will, ruft 04 31/6 58 89 an. *RL*



Über die Autobahn-Abfahrt Blumenthal zum historischen Drathenhof in Kiel-Rammsee.

Der Beitrag zum langen Autoleben

Dauer-Unterbodenschutz streichfähig ... schützt vor allen Unterboden-Feinden ist extra faserverstärkt kann dick aufgetragen werden konserviert die Sicherheit erhält den Autowert überzeugte in Dauertests

Der Dauer-Unterbodenschutz von Caramba konserviert Sicherheit und Autowert. Spezielle Kunstharze, Bitumen und kautschukartige Stoffe in Verbindung mit Anti-Rost-Pigmenten schützen den Unterboden selbst vor seinen ärgsten Feinden. Dauertests bestätigten dem Material sehr guten Korrosionsschutz und hohe Abriebsfestigkeit. Der streichfähige Dauer-Unterbodenschutz kann mit einem Pinsel in Schichten bis über 3 mm aufgetragen werden. Caramba: Mehr Sicherheit – mehr Autowert. Caramba-Chemie GmbH, 41 Duisburg 1, Postfach 350156.

Stereo fürs Handschuhfach

Für jeden Geschmack: sechs ausgewählte Cassetten.

Glenn Miller: Die Original-Aufnahmen seiner größten Erfolge (RCA 2-7503)
Eine Schatzkiste für Miller-Fans: Die Doppelcassette enthält „In The Mood", den „St. Louis March", den „Tiger Rag" oder die „Moonlight Serenade". Einige Kompositionen stammen von Duke Ellington oder George Gershwin. Im Zuge der musikalischen Nostalgie-Welle feiert die Kunst des Klarinettisten Miller derzeit wieder fröhliche Urständ.

Joy Fleming: Live (Wea Atlantic 440 566-J)
Für die Dame gibt es eine Reihe von umschreibenden Attributen: Mannheimerin mit bürgerlichem Namen Erna Struwe, Dialektsängerin, dick, humorvoll, selbstkritisch, rothaarig; Verehrer bringen das alles auf die kurze Formel „die Stimme". Den Titel hat sie wohl verdient — Joy Flemings Stimme besitzt einen Sound, eine Kraft und Eindringlichkeit, daß gegen sie eine Vielzahl von Kolleginnen wie Flüstertüten neben einem Lautsprecher wirken. Entdeckt wurde sie übrigens ganz zufällig, als sie — sie war Mitglied einer Mannheimer Kellerband — während einer Pause versonnen ein Dialektlied ins Mikrophon dudelte und der Bandleader sie wie elektrisiert bat, den halbwegs unverständlichen Mischmasch zu wiederholen. Dem Mann gebührt ein Orden.

Roberto Delgado: 20 South American Dancing Hits (Polydor 31 98 706)
Mediziner und Psychologen haben bei intensiven Forschungen entdeckt, daß schmissige südamerikanische Melodien entgegen allen Erwartungen auf Autofahrer beruhigend und — paradox genug — zugleich angenehm anregend wirken. Salopp gesagt: Sie schlafen weder am Steuer ein, noch treten sie aggressiv aufs Gas. Wenn das stimmt, ist die Cassette der ideale Begleiter für langweilige oder auch anstrengende Reisen; stimmt es nicht, hört der Besitzer zumindest 20 bekannte Melodien von Roberto Delgados Orchester und findet auf dem Cover eine ansehnliche braune Brasilianerin im Flitterbikini.

Hitparade Italia Volume 6 (RCA 1-8025 PJK)
Solche Songs können eigentlich nur in dem Sommersonnenland entstehen: alle haben sie die gewisse Mischung aus Schmelz, Schmalz und Weltenschmerz, ohne einfallslos zu klingen. Auf der Cassette versammeln sich eine Reihe italienischer Stars, darunter Gianni Moranda, Patty Pravo („Pazza Idea", ein Hitparadenwurm) oder Domenico Modugno. Natürlich fehlt auch nicht der Dauerbrenner „Il mondo".

Masters of Dixieland Vol. 5 Red Nichols and his Five Pennies (Electrola 1 C 234-81 848)
Ernest Loring Nichols hatte rote Haare und wurde deshalb „Red" genannt — und weil ein Nickel sechs Pennies ausmacht, nannte er seine Band „Red Nichols and his Five Pennies". Alles, was im Jazz Rang und Namen hatte, spielte mit ihm und seiner Band: Jack Teagarden, Benny Goodman, Joe Venuti, Eddie Lang oder Stan Kenton; auch Kurt Edelhagen machte musikalische Versuche bei Red. Nach dem 1959 produzierten Film über den Trompeter („The Five Pennies") erlebte die Band einen Aufschwung und eine Popularität, die ihresgleichen sucht. Die Band swingt im alten Stil mit moderner Aufnahmetechnik: ein hörenswertes Ereignis.

Dean Martin: Everybody Loves Somebody (Wea 444 027 J)
Vom Altmeister des ohrgängigsten Schmalzes geht in ganz Hollywood das Gerücht, er habe sich das Gesicht derart raffiniert liften lassen, daß Altersfältchen verschwinden, die Charme-Grübchen aber um so mehr hervortreten. Mit einem Tremolo, das in bewährter Manier ans Gefühl rührt, singt er den berühmten Hit-Titel, der millionenfach aufgelegt wurde; dazu Songs, die eine Nachtfahrt erträglicher machen.

ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen für bessere Beschleunigung. Das bedeutet Sicherheitsreserve beim Überholen. Lange Lebensdauer, sportlich-elegante Chrom-Doppelendrohre. Für über 100 PKW's TÜV-zugelassen (Allg. Betriebserlaubnis).

PANAMIRROR-Sicherheits-Rückspiegel — die Sensation aus England! Rundumsicht von Seitenfenster zu Seitenfenster — ohne toten Winkel. Natürliches, unverzerrtes Bild im Mittelteil. Optimale Sicherheit, da völlig aus splitterfreiem Kunststoff. Panamirror zeigt Links- und Rechtsüberholer auf einen Blick! Einfach auf Innenspiegel stecken.

NGK-Zündkerzen für höchste Leistung, mit extrem hohem Wärmebereich dank Kupfer-Nickel-Elektrode. Kein Verölen, kein Überhitzen

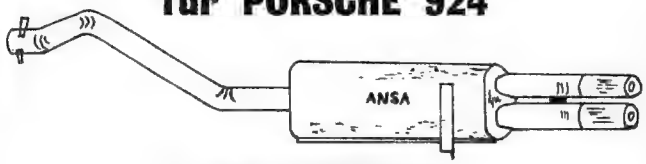
SPRINT-Luftfilter bringt Mehrleistung, da Luftwiderstand reduziert. Superleicht, Filtereinsatz auswaschbar und immer wieder zu verwenden.

WEBER-Vergaser, elastisches Fahren, lochfreies Beschleunigen, wirtschaftlich im Verbrauch. Für Spitzenleistungen. Nicht mehr aus dem Motorsport wegzudenken.

Prospekte kostenlos – bitte PKW-Type angeben.

NÖLDEKE GMBH
775 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN für PORSCHE 924



In Kürze mit ABE lieferbar.
Alleinverkauf in Bayern:
MAHAG-Sportwagenzentrum, München.

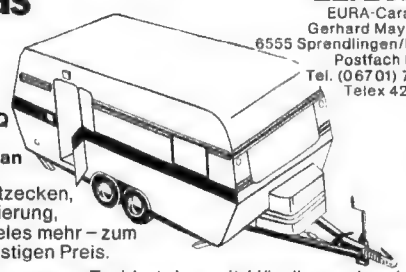
ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN mit ABE für viele andere Fahrzeuge.

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen
Sauerbruchstr. 3+6, Tel. 0 62 05/67 67, Telex 04 65 980

EURA weiß was Luxus ist!

76

Eura caravan
EURA-Caravan
Gerhard Mayr KG
6555 Sprendlingen/Rhh
Postfach 66
Tel. (06701) 7103
Telex 42743



Bei Typ 520 WQ und 570 WQL spürt man das an jedem Detail.
Rundpolster-Sitzecken, Edelholz-Möbilierung, Barfach, und vieles mehr – zum erstaunlich günstigen Preis.

Fordern Sie unseren Farbkatalog mit Händlernachweis.

3

»Die totale Motorrad-Information«

Die neue Ausgabe wieder voll starker Themen:

- ★ Fahreindrücke und Technik der neuen BMWs
- ★ Endlich fertig: Van Veen OCR 1000
- ★ Neue Viertakter von Yamaha
- ★ 10.000 Meilen mit der Kawasaki Z 900
- ★ WM-Lauf auf dem Nürburgring: Der große Preis von Deutschland
- ★ Die Deutschen Straßenrennsport-Meister

Heft 10 jetzt neu bei Ihrem Zeitschriftenhändler

Männersachen

Die Redaktion suchte für Sie aus: vom Modellpanzer bis zur Dali-Flasche.

Aus schwerem Aluminiumguß wird der im Maßstab 1:10 naturgetreu nachgebaute „Panther"-Panzer gefertigt, dessen Originalvorbild ab 1943 vom Band lief. Das 87 Zentimeter lange Modell besitzt eine Drehstabfederung, die ihm eine ausgezeichnete Geländetauglichkeit verleiht. Sein Motor leistet 1 PS aus 6,5 cm^3 Hubraum. Mit dem Sechsganggetriebe erklimmt das liebevoll konstruierte Gerät Steigungen bis 55 Prozent, watet durch zentimeterhohes Wasser oder dreht sich auf der Stelle. Über eine Fernbedienung läßt sich das Getriebe schalten, der Turm drehen, Gas geben oder das Kanonenrohr bewegen. Preis: als Bausatz 1195 Mark, fertig mit Motor und Fernsteuerung (nur auf Bestellung) um 4500 Mark. Vertrieb: Modellbau Ortmanns, Adalbertsteinweg 269, 51 Aachen.

Geschickte Bastler, die mit einem Lötkolben umzugehen verstehen, können sich aus dem Bausatz GB-1201 von Heathkit eine Digital-Stoppuhr zusammenbauen. Der Meßbereich reicht von 1/100 Sekunde bis zu 99 Stunden, 59 Minuten und 59,99 Sekunden; die Meßgenauigkeit beträgt 0,003 Prozent. Die Uhr läßt sich mit sieben Funktionen einsetzen, darunter Einzelzeitnahme und Speicherung der Zwischenzeiten, so etwa bei Autorennen, oder Etappenzeitnahme, etwa bei Rallyes. Preis: 398 Mark. Vertrieb: Heathkit, Robert-Bosch-Straße 32, 6079 Sprendlingen 2.

Vollautomatisch funktioniert die Sinn-Armbanduhr, die von Offizieren der Bundeswehr ebenso wie von Piloten der Lufthansa getragen wird. Alle Chronometer-Anzeigen sind rot, das Glas ist entspiegelt. Preis: um 580 Mark. Hersteller: Helmut Sinn, Rödelheimer Parkweg 6, 6 Frankfurt.

Mit dem mehrfach patentierten Denicotea-Filter sind die Pfeifenmodelle ausgerüstet, die es in verschiedenen Ausführungen gibt. Die in der Filterpatrone enthaltenen Kieselgelkörnchen absorbieren vor allem den schädlichen Teer. Als Zubehör gibt es eine Kombination aus Pfeifenständer und Spezialascher mit Korkhalbkugel zum Ausklopfen. Preise: 20 bis 77 Mark. Hersteller: Denicotea, Postfach 5140, 506 Bensberg-Refrath.

Aus dem Privatbesitz des spanischen Adligen Conde de Osborne stammt die Spezialabfüllung eines alten Brandys, der den Erzeugern zu schade für eine herkömmliche Flasche erschien. Deshalb baten sie den genialen Surrealisten Salvador Dali, das Kunstwerk in Flaschenform zu schaffen. Preis: um 200 Mark. Vertrieb: Hertzberg, Postfach 2190, 24 Lübeck 1.

Aus massivem Silber besteht das geschmeidig anliegende Panzerarmband, das ein von Hand gesägtes zweiteiliges Monogramm aus 585er Gold trägt. Preis: 260 Mark. Hersteller: Goldschmiede Gödeke, Mundsburger Damm 56, 2 Hamburg 76.

Einen eingebauten Lichtzeiger, mit dem sich Hinweise im projizierten Bild geben lassen, besitzt der Diaprojektor Paximat 2950. Gesteuert wird er über das herausnehmbare Bedienungsteil; dabei genügt die leichte Berührung einer Tipptaste, um den Diawechsel auszulösen. Zum besonderen Komfort zählen eine automatische elektronische Scharfeinstellung und eine integrierte Zeitschaltuhr. Preis: um 385 Mark. Hersteller: Braun Camerawerk, Muggenhofer Straße 122, 85 Nürnberg.

In außergewöhnlichem Styling präsentiert sich die HiFi-Kombination des renommierten britischen Herstellers Quad. Sie besteht aus dem Rundfunkempfangsteil FM 3, dem Vorverstärker 33 und der Endstufe 405, die 100 Watt Sinus pro Kanal leistet und durch große Stabilität und Sauberkeit besticht. Der Vorverstärker zeichnet sich durch vielfältige und sinnvoll konstruierte Filter aus. Profis bevorzugen solche getrennten Stereokomponenten, weil sie vielseitiger verwendbar und erweiterbar sind. Die mechanische Konstruktion der Quads ist äußerst solide, das Preis-Leistungs-Verhältnis sehr günstig. Empfänger und Vorverstärker können in einem gemeinsamen Gehäuse untergebracht werden. Preis der Kombination: um 2700 Mark. Vertrieb: Scope Electronis, Curschmannstraße 20, 2 Hamburg 20.

KONICA T3, KONICA TC

Zwei Cameras. Ein starkes Konzept. Hier sind zwei Spiegelreflexcameras, die es Ihnen schwer machen werden, sich für eine andere zu entscheiden. Denn ihre Konzeption ist einfach überzeugend. Beide sind schnell und vielseitig. Sie verbinden die Leistung einer Profi-Camera mit einem Höchstmaß an Bedienungskomfort: z.B. automatische Blendensteuerung, variable Winkelmessung superleichte Verschlußauslösung.

Für beide Modelle steht das KONICA System mit Objektiven von 15–1000 mm Brennweite und das große Zubehör-Programm zur Verfügung. Wo bleibt der Unterschied? Die TC ist noch kleiner und um 240 g leichter, die T3 bietet zusätzliche technische Möglichkeiten, z.B. Mehrfachbelichtung.

Wollen Sie diese beiden Cameras noch näher kennenlernen? Dann fragen Sie doch Ihren Foto-Fachhändler oder schreiben Sie uns einfach.

fotografieren BRAUN NÜRNBERG projizieren

Carl Braun Camera-Werk, 85 Nürnberg
Muggenhofer Str. 122. KONICA-Alleinvertrieb und Garantie BRD

rolf lohbergs

treff • punkte

Schlemmen auf italienisch · Palatschinken im Eselsstall · Segelschule am Gerlos-Paß.

Italien ist voll von kleinen Restaurants, in denen man Meisterköche an der Arbeit finden kann. Eins, das nur Eingeweihten bekannt ist, findet man in Spotorno, an der Riviera di Ponente zwischen Savona und Alassio. Chef ist Ex-Smutje Emanuele Ferrer. Einer seiner Stammgäste war Hemingway. Des Schriftstellers Lieblingszutat serviert Emanuele auch heute noch: Pesto — eine Sauce aus Knoblauch, Basilikum, Pinienkernen, geriebenem Schafskäse und Olivenöl.

Ex-Smutje Ferrer mixt Hemingways Lieblingssauce.

Noch ein privater Eßtip: in Jugoslawien, wenige Kilometer vor Rovinj rechts im freien Land, die „Turnina", ehemals ein alter Eselstall, jetzt ein Lokal für Auserwählte. Wenn Chef Branco Salic, der weltmännische, alle Sprachen redende schnurrbärtige Sproß einer uraltadeligen Familie, den Ankömmling nicht mag, sagt er aufs charmanteste: „Leider alles besetzt." Als Nachtisch: Turnina-Palatschinken mit Marmelade und Schokolade. Unnachahmlich.

In den Zillertaler Alpen hat man jetzt das Hochgebirgssegeln entdeckt. Auf dem Durlassboden bei Gerlos, 1300 Meter hoch, gibt es seit einiger Zeit einen Stausee. Man kommt daran vorbei, wenn man über den Gerlos-Paß fährt;

Segeln in Hochgebirgs-Gewässern

der See liegt dicht beim Paß. Dort kann man nun die ersten Segelboote sehen, was sich vor den Gletschergipfeln recht kurios ausnimmt. Man kann Boote leihen, und sogar eine Segelschule hat sich dort oben etabliert. Die Windverhältnisse sind hervorragend.

Noch mehr Spass am Caravan

truma

Postfach 801040, 8000 München 80

WÄRME und Behaglichkeit **Trumatic-s** umweltfreundliche Gasheizung mit Thermostat und Zündautomat

gesundes, angenehmes Raumklima **FRISCHLUFT** und Warmluft optimal verteilt **Trumavent** rundum gemütlich

durch TRUMAVENT oder elektrisch mühelos **WARM-WASSER** im Caravan **Therme**

LICHT wo Strom fehlt. Regelbar **Nova-Leuchte** unentbehrliches Gaslicht

Diese Tablette ist stärker als der Kopfschmerz

Und sie hilft schnell. Auch bei Zahnschmerzen, Monatsbeschwerden, Wetterfühligkeit und bei fieberhaften Erkältungen. Das Gefühl der Abgeschlagenheit geht vorbei, und schon bald nach Einnahme der Spalt-Tablette fühlt man sich erleichtert und wohl. Die hervorragende Kombination der Wirkstoffe ist einer der Gründe für ihren Erfolg. Was die Spalt aber vor allem zu Deutschlands meistverlangter Schmerztablette gemacht hat, ist ihre außerordentlich gute Verträglichkeit. Spalt schont den Magen und die Nieren.

Wußten Sie, daß man über Spalt soviel Gutes auf einmal sagen kann?

Übrigens: Spalt-Tabletten sind länger als fünf Jahre haltbar. Das Haltbarkeitsdatum finden Sie auf jeder Packung.

Spalt-Tabletten® SPALT

Keinem anderen Schmerzmittel in Deutschland wird so oft vertraut wie Spalt. Spalt hilft schnell.

Holts

Schutz kann auch schön sein. Zum Beispiel mit Rallye Black, der mattschwarzen Schutzfarbe von Holts. Treibstoff-fest auch ohne Einbrennen, geeignet für jede Nachlackierung, für Streifen, als Schutz für Lack und Chrom. Ein Spray in zwei Größen, mehr als nur eine Farbe. Von Holts.

Rallye Black

Mattschwarze Schutzfarbe

Der neue Marktspiegel für Nutzfahrzeuge

Auf 332 Seiten Bilder, Daten, Preise

Sie erhalten den neuen lastauto omnibus-KATALOG 1977 zum Preis von DM 15,– bei den wichtigsten Zeitschriften-Verkaufsstellen oder direkt von der MOTOR-PRESSE Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1

- **Alle Nutzfahrzeuge in Deutschland**
  Lieferwagen, Lastwagen, Kranwagen und Kranwagen-Fahrgestelle, Omnibusse, Anhänger, Aufbauten und Sonderfahrzeuge.
- **Detaillierte technische Informationen**
  Fahrzeugtyp, Aufbau, Motor, Getriebe, Bremsen, Fahrwerk, Maße, Daten und Gewicht.
- **Ausführliche Kostenberechnung für jeden Fahrzeugtyp**
  Im Werkverkehr, im gewerblichen Güternah- und Fernverkehr, fixe und variable Kosten, Gesamtkosten je km.

Ein unentbehrliches Nachschlagewerk für jeden der sich mit technischen und wirtschaftlichen Fragen von Nutzfahrzeugen befaßt.

Sechs-Appeal

Tyrrell Projekt 34: Warum der erste sechsrädrige Formel 1-Rennwagen auf Anhieb erfolgreich war.

Von Burkhard Nuppeney

Zunächst wurde er als Papiertiger abgetan, als publicity-trächtige Idee des Mineralöl-Konzerns elf, der als Sponsor des englischen Tyrrell-Formel 1-Teams fungiert. Daß der sechsrädrige Tyrrell, genannt Projekt 34, jemals Formel 1-Rennen bestreiten würde, hielt die Fachwelt bei der Veröffentlichung erster Bilder des Prototyps für unmöglich.

Mittlerweile jedoch wird das Sechsrad-Monster ernst genommen; der unkonventionelle Rennwagen etablierte sich binnen kürzester Zeit in der Grand Prix-Szenerie. Erstmals eingesetzt beim Großen Preis von Spanien, dem vierten Lauf zur diesjährigen Fahrer-Weltmeisterschaft, bescherten die beiden Tyrrell-Piloten Jody Scheckter und Patrick Depailler ihrem Team bereits kurze Zeit später den totalen Erfolg: Platz eins und zwei beim Grand Prix von Schweden, beim vierten Einsatz der Sechsrad-Renner.

Dabei wollte Ken Tyrrell, einst Holzhändler und später mit Jackie Stewart zum Abonnement-Sieger in der Formel 1 geworden, die revolutionäre Rennwagen-Konstruktion ursprünglich gar nicht haben. Vielmehr stand er den Plänen, die sein Techniker Derek Gardener verfolgte, mit äußerster Skepsis gegenüber.

Tyrrell haßte nämlich stets Aufsehen und Spektakel, nur Unauffälliges, qualitativ aber Hochstehendes vermochte ihn zu begeistern. Beim Gedanken an einen Rennwagen mit sechs Rädern geriet er zunächst in Rage. Kein Wunder also, daß Derek

Fotos: Schlegelmilch, Krälling

Tyrrell mit sechs Rädern: Im Jahr seiner Premiere wurde der revolutionäre Formel 1 zum Favoritenschreck

Wir prüfen
jedes Gerät vor der Auslieferung. Wir messen Ihre HiFi-Anlage zuhause ein mit dem
AEC OKTAV ECHT ZEITANALYSATOR
siehe Auto-Motor + Sport Heft Nr. 19, S. 127 Nr. 7.
Sie sparen sich Enttäuschungen durch
SOUND & SERVICE vom
HIFI-STUDIO KIRCHHOFF
Frauenkopfstr. 22 (beim Fernmeldeturm), 7000 Stuttgart.
Telefon 07 11/33 47 80.

Augen auf beim Gebrauchtwagenkauf! Der notwendige Ratgeber für den Käufer und Verkäufer mit einer Fülle von nützlichen Hinweisen von Klaus Freund, **„Gebrauchtwagen, Tips — Checkliste — Daten — Kosten“**, durchleuchtet den Gebrauchtwagenmarkt — zeigt Tücken und Klippen — verhilft zu reellem Kauf und günstigem Verkauf! 240 Seiten, 40 Abb., Leinen, DM 22,—. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Dies alles fuhr auf unseren Straßen von Dr. Paul Simsa. Was alles sich in den Nachkriegsjahren auf Deutschlands Straßen bewegte, hier wurde es liebevoll gesammelt und aufgezeichnet. Alles an Kuriositäten, vom klassischen Sportwagen bis zu skurrilen Dreirad-Prototypen ausnahmslos Besonderheiten in Technik und Form, wurden vom Verfasser fotografiert und mit Texten versehen. 152 Seiten, 312 Abbildungen, Leinen, DM 26,—. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch sofort per Post direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Auto-Schonbezüge

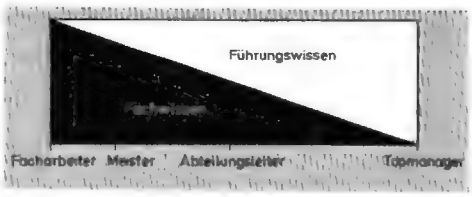
Lammfell-Bezüge
ab Fabrik — sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name
Straße
( )
Ort A 21

ERICH HUND
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
325 HAMELN
Telefon 0 51 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Testen Sie Ihr Führungswissen



Wo würden Sie sich (ehrlich) einstufen? Wie groß ist Ihr Führungswissen, sind Ihre Führungsfehler? Was tun Sie dafür?

Fragen, die sich jede Führungskraft häufiger stellen sollte, denn letztlich entscheidet die richtige Führung der Mitarbeiter über Erfolg und Mißerfolg. »Management-Wissen« behandelt solche Themen. Z. B. in »Management«-Jahrbuch 1: von den Pflichten des Vorgesetzten, die Beurteilung von Mitarbeitern, Führungsmittel Mitarbeitergespräch, Dienstaufsicht und Erfolgskontrolle, Stellenbeschreibung, Teamarbeit. Daneben weitere Kapitel über Interdisziplinäre Methoden (z. B. Ideenfindung) Betriebswirtschaft, Marketing, Wirtschaftspolitik, Geldanlage. Insgesamt 48 kurzgefaßte, praxisbezogene Beiträge aus allen Management-Bereichen.
Informieren Sie sich näher über den Kupon

»Management-Wissen«
für Führungskräfte in Technik und Wirtschaft
eine Fachzeitschrift aus dem Vogel-Verlag, D-8700 Würzburg 1, Postfach 67 40

Vogel-Verlag, D-8700 Würzburg 1, Postfach 67 40, Abt.: 61

☐ Senden Sie mir ein kostenloses Probeheft
☐ Ich bestelle »MW« (10× jährl.) zum Abonn.-Preis von 30,— DM
☐ Ich bitte um Informationsmaterial zum Management-Jahrbuch
☐ Ich bestelle ——— Exemplar(e)
☐ **Management-Jahrbuch 1**
☐ **Management-Jahrbuch 2**
☐ **Management-Jahrbuch 3**
zum Einzelpreis von je 24,80 DM

Firma
Branche
Adresse

Unser ICC-Service* ist die Unabhängigkeitserklärung im Fahrzeug-Leasing.

Geleaste Fahrzeuge sollen absolut problemlos für Sie sein. Ein Interleasing-Fahrzeug ist das — auch unterwegs. Das garantiert unser ICC-Service mit der „Interleasing Credit Card“.
Überall in der Bundesrepublik und in vielen Ländern Europas genügt die Vorlage dieser Credit Card, um bargeldlos und unkompliziert Wartungs- und Reparaturleistungen in Anspruch zu nehmen. In jeder fachkundigen Werkstatt. Unsere Kunden haben ein Scheckheft mit mehrsprachigen Auftragsformularen. Und Interleasing regelt alles andere. Unabhängig sein — durch Interleasing-Service.

*

Interleasing

Hamburg
(0 40) **4 66 41**
Interleasing Dello · Nedderfeld 91
2000 Hamburg 54

Berlin
(0 30) **885 11 02**
Interleasing Dello
Zweigniederlassung Berlin
Paulsborner Straße 2 · 1000 Berlin 31

Frankfurt
(06 11) **73 05 76**
Interleasing Dello
Mainzer Landstraße 330—360
6000 Frankfurt 19

Düsseldorf
(02 11) **72 20 48**
Interleasing Dello · Kettwiger Straße 69
4000 Düsseldorf

Sie wählen den großen markenneutralen Leasing-Partner mit den differenzierten Verträgen und dem internationalen ICC-Service.

Sechsrad-Tyrrell

Gardener etliche Versuche unternehmen mußte, bevor er beim Chef ein offenes Ohr für seine Belange fand.

Gardeners technische Argumentation erschien von Anfang an logisch: „Die Kurvengeschwindigkeiten sind bei nahezu allen modernen Grand Prix-Wagen gleich hoch. Will man einen Vorteil gegenüber der Konkurrenz erringen, muß eine Steigerung der Höchstgeschwindigkeit auf den Geraden sowie eine Verbesserung der Bremswirkung erzielt werden. Weil aber die in der Formel 1 vorherrschenden Cosworth-Motoren ihr Leistungslimit erreicht haben, bleibt nur die Möglichkeit, mit Hilfe der Aerodynamik die Endgeschwindigkeit zu erhöhen."

Gardener definierte seine Aufgabe nicht nur, sondern löste sie auch völlig unbeirrt in kurzer Zeit.

Sein Grundprinzip für die anvisierte Neukonstruktion lautete: die Vorderräder sollten von dem Frontspoiler nach vorne abgedeckt werden. Weil die Bugpartie eines Rennwagens aus aerodynamischen Gründen aber so niedrig wie möglich gehalten werden muß, haben die Räder denkbar klein zu sein.

Um dennoch genügend Bodenhaftung und Bremswirkung zu gewährleisten, entschloß sich der Tüftler dazu, zwei der kleinen Rädchen hintereinander anzuordnen. Der somit reduzierte Luftwiderstand an der Wagenfrontpartie sollte im Effekt einer Leistungssteigerung des Motors beim konventionellen Formel 1-Rennwagen von 40 PS entsprechen.

Ken Tyrrell weigerte sich jedoch konstant, Gardeners Pläne anzunehmen: „Ich hatte Bedenken, als er wieder und wieder mit seinen Papierrollen in meinem Büro erschien und wie ein Vertreter seine Ideen anpries. Wir hatten schließlich keinerlei Erfahrungen mit solch extremen Konstruktionen." Doch Gardener ließ sich nicht entmutigen, er kämpfte zehn Monate mit seinem Chef.

Im Juni des vergangenen Jahres hatte der drängelnde Konstrukteur endlich sein Ziel erreicht. Tyrrells Widerstand wurde schwächer, wohl hauptsächlich deshalb, weil das Team dringend ein Nachfolgermodell für den 007-Typ brauchte. Also wurde grünes Licht für das Projekt 34 gegeben.

Doch der eigenwillige Teamchef wollte nur unter einer Bedingung seine Zweifel beiseite rücken: Der erste Sechsradwagen sollte lediglich ein Versuchsobjekt zur Erprobung der neuen Konzeption sein. Der Prototyp hatte nur einen 50-Liter-Tank, keine Knautschzonen, ein altes Monocoque und die Heckpartie des alten 007-Wagens. Ken Tyrrell wollte in das neue Projekt nicht unnötig Geld investieren.

Trotzdem hatte der Sechsradwagen eine hochgesteckte Qualifikationshürde zu nehmen. Vor den ersten Testfahrten im Oktober 1975 machte der Teamchef seinem Konstrukteur noch einmal klar, daß er nur dann gewillt sei, sich weiterhin mit dem Projekt zu beschäftigen, wenn das fahrende Labor bessere Leistungen als der 007 zeigen würde. Jody Scheckter und Patrick Depailler absolvierten erste Testfahrten in Silverstone und Paul Ricard. Tyrrells System der Reifeprüfung bewies sich als simpel, aber hart: Der P 34 mußte bei allen Testfahrten bessere Resultate als der 007 erreichen. ▷

Neue Perspektiven in der Formel 1: Vier Vorderräder, die vom Fahrer durch Sichtluken in der Cockpitverkleidung zu beobachten sind (links). Der Franzose Patrick Depailler (oben) absolvierte das umfangreiche Testprogramm mit dem Projekt 34 und führte die revolutionäre Neukonstruktion seines Chefs Ken Tyrrell (rechts) zur Grand Prix-Reife.

auto motor und sport Test

auto motor und sport hat bereits viele Wagentypen in umfassenden Tests geprüft. Sicher ist auch Ihr Auto dabei. Falls das Heft mit dem entsprechenden Testbericht noch lieferbar ist, sollten Sie es sich gleich kommen lassen. Es ist immer ein Vorteil, die „schwachen Punkte" an seinem Wagen genau zu kennen.

2. Teil

Folgende Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

Testberichte:	Heft
Lotus Elite 501	3/76
Manta TE 2800	21/74
Matra Simca Bagheera	3/74
Maserati Merak	14/74
Mazda RX-5	19/76
MGB Roadster	12/76
Monza 2+2	26/75
Mercedes Baureihe 200/280	17/73
Mercedes 200 bis 280 E: mit neuer Karosserie	3/76
Mercedes 200 D, 220 D, 240 D, 300 D	18/76
Mercedes 240 D	24/73
Mercedes 240 D 3,0	2/75
Mercedes 240 D 3,0 30 000 km-Dauertest	1/76
Mercedes 280 SE	15/73
Mercedes 280 E	4/74
50 000 km-Dauertest	4/74
Mercedes 280 SE	15/73
Mercedes 450 SEL 6,9	21/75
NSU Ro 80	25/75
Oldsmobile Cutlass Saloon	6/74
Opel Ascona 50 000 km-Dauertest	18/76
Opel Manta GT/E	20/74
Opel Manta GT/E	23/75
Opel Manta mit Turbolader	24/73
Opel Commodore 2,5/2,8	11/74
Opel Kadett Aero	17/76
Opel Kadett mit 40 PS	10/74
Opel Kadett GT/E	25/75
Opel Kadett Coupé SR	15/74
Opel Rekord 2000	24/75
Peugeot 104 c	21/74
Peugeot 104 LS	7/76
Peugeot 204 D	6/75
Peugeot 304 S	5/73
Porsche 911 60 000 km-Dauertest	20/75
Porsche 924	24/75

Testberichte:	Heft
Porsche Carrera RS	10/74
Porsche G-Modelle	
Range Rover	26/75
Renault 5 LS	15/75
Renault 12 L	6/76
Renault 14	12/76
Renault 16 TX	17/74
Renault 20 TL	11/76
Renault 30 TS	23/75
Seat 133	20/75
Simca 1100 GLS (54 PS)	6/74
Simca 1100 TI	26/73
Simca 1307/1308 Schrägheck	2/76
Simca 1308 GT	20/75
Toyota Celia LT 50 000 km-Dauertest	10/74
Toyota Celica ST	13/76
Toyota Corona 2000	5/73
Toyota Carolla	5/75
VW 181	9/76
VW Golf (100 000 km-Test)	11/76
VW 412 mit 75 PS und 85 PS	3/74
VW Kafer/70 und 85 PS (Oettinger)	19/74
VW 1200	21/75
VW 1303 A	24/73
VW 1303 LS Zweiliter (RiechertTuning)	18/73
VW Golf LS/LS Automatic Modelle 76	4/76
VW K 70 LS	15/73
VW Passat mit 55 PS und 85 PS	19/73
VW Passat LS	16/73
VW Passat Variant	9/74
VW Polo	21/75
VW Bus/90 PS (Oettinger)	18/74
Volvo 244 DL	4/75
Volvo 244 GL	8/76
Volvo 343 DL	6/76

Den ersten Teil dieser Übersicht von Alfa bis Lancia finden Sie in einem der nächsten Hefte. Alle Hefte auto motor und sport ab 19/74 DM 2.00, ab Heft 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein auto motor sport

MOTOR-PRESSE STUTTGART, Postfach 1042, 7 Stuttgart 1

Liefern Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr. _____

Ich interessiere mich für folgendes Modell: _____

○ Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

○ Liegt als Scheck bei

Gewünschtes bitte ankreuzen!

Vor- und Zuname _____

Postleitzahl und Ort _____

Straße und Nr. _____ ams 21/76

Kein Unterbrecherkontakt mehr — keine Zündeinstellung mehr — Sicherer Start, auch in eisiger Kälte

Zum Selbsteinbau

Hochleistungszündanlage IGNITRONIC ACCULITE II

- **Erste wirklich völlig wartungsfreie Zündanlage** durch Wegfall des Unterbrechers
- dadurch größte Betriebssicherheit, **keine mechanischen Verschleißteile mehr**
- Einwandfreie Verbrennung durch **höchste Zündenergie** (ca. 30 000 Volt, 8 Ampere)
- Exaktes Einhalten des Zündzeitpunktes bei jeder Drehzahl, **kein Klingeln**
- Senkt ROZ-Bedarf um ca. 2 Punkte, schont Ihren Motor, **gibt Ihnen Sicherheit**
- Für **anspruchsvolle** und **sportliche Fahrer**, kontaktlos auch Porsche turbo, BMW 633
- Gerne senden wir Ihnen Informationsmaterial zu (auch Händler u. Reisende)

Zum Selbsteinbau

ALBERT P. WÜHR - Automobiltechnik Annastraße 29 7100 Heilbronn Telefon 0 71 31 / 65 60

DAS GRÖSSTE FILMANGEBOT DER WELT

Über 15.000 Super-8 Spielfilme u. Dias aller Interessengebiete

Preislisten + Prospekte kostenlos!

Wir verschenken 5.000 Colorfilme im Werte von je DM 69,-

Wir erfüllen ALLE Filmwünsche

zu absoluten Niedrigstpreisen

300seitige Farbkataloge gegen DM 10,— (Schein) Schutzgebühr

Jedem 20. Katalogbesteller schenken wir zusätzlich einen Int. S-8 Color-Spielfilm im Werte von DM 69,—

VERSA GmbH, Abt. AM 10 Sonnenberger Str. 22, 6200 Wiesbaden

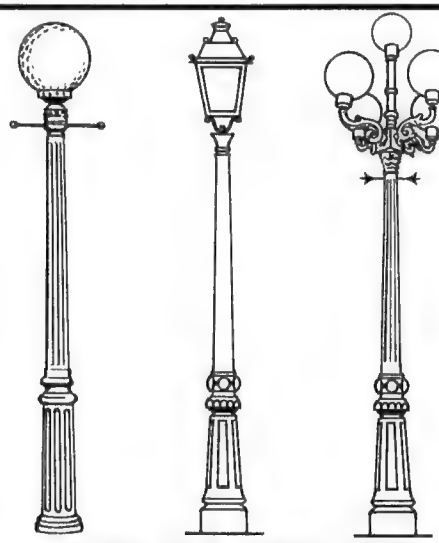
Ihr persönlicher Beitrag zum

UMWELTSCHUTZ

ITV-SYSTEM ZUR UMRÜSTUNG VON ALTVERGASERN · ITV · abgasentgiftet · GEM. NEUFASSUNG § 47 StVZO, ANLAGE XIV

Alle Altwagen fahren mit dem ITV-System mit einer CO-Leerlaufeinstellung von 2 ± 0,5 Vol.%

Auskunft: **ITV-Vertriebsgesellschaft f. ITV-Vergasersysteme mbH**
Schuchardstraße 4
Telefon 0 61 51 / 29 19 81
6100 DARMSTADT



ANTIKE LATERNEN FÜR STRASSEN UND GARTEN

Grosse Auswahl

Importeur für Deutschland gesucht.

HAGEHA N.V.

Hasseltsesteenweg 40
3800 St. Truiden (Belgien)

Sechsrad-Tyrrell

Zwei Wochen vor Weihnachten hatte der Sechsrad-Renner den Boß überzeugt. Tyrrell beglückwünschte Gardener: „Es hatte sich herausgestellt, daß alle Prognosen von Derek eingetroffen waren. Der P 34 war schneller auf der Geraden und hatte eine bessere Bremsverzögerung als sein Vorgänger." Damit zeichneten sich die Konsequenzen für das Team klar ab. Man beschloß, in der nächsten Grand Prix-Saison mit dem Sechsrad-Rennwagen zu starten.

Vor diese endgültige Entscheidung hatte Ken Tyrrell noch das Urteil der Fahrer gesetzt. Er beorderte Scheckter in den alten 007 und Depailler ins Cockpit des neuen P 34, dann schickte er beide zum Vergleichskampf auf die Piste – ein teaminternes Rennen unter Ausschluß der Öffentlichkeit. Das Ergebnis des Tests hätte augenscheinlicher nicht ausfallen können.

Fuhr Depailler hinter Scheckter, so konnte er den Südafrikaner mühelos auf der Geraden und vor den Kurven überholen. Zwanzig Runden spulten die beiden ab, dann winkte der Chef seine Fahrer an die Box. Nach dem ersten Gedankenaustausch mit Scheckter und Depailler grinste er und war endlich überzeugt. Beide Fahrer plädierten für die Sechsrad-Konstruktion.

Fortan arbeiteten Derek Gardener und seine Abteilung im Akkord. Noch vor den Weihnachtsferien lagen präzise Konstruktionszeichnungen vor. Die Zeit drängte, denn der Techniker mußte bis zum Frühjahr ein neues Monocoque entwerfen, dem die Erkenntnisse der ersten Testfahrten zugute kommen sollten.

Nach Tyrrell-Manier durchlief der erste echte P 34 im März dieses Jahres mit Patrick Depailler eine 3000-Meilen-Prüfung. Man fuhr in Silverstone, Zolder und Jarama. Ken Tyrrell hatte nur einen Fahrer zum Testen beordert: „Wir konnten es uns nicht erlauben, beide einzusetzen. Unser Entwicklungsprogramm durfte nicht durch die individuellen Wünsche der Piloten blockiert werden."

Bei den Probeläufen, in deren Verlauf Gardeners Auto zur endgültigen Grand Prix-Reife geführt werden sollte,

Bilanz der zehn ersten Einsätze des P 34

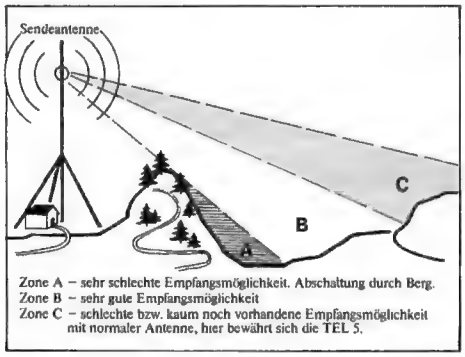
GP Spanien: 3. Startplatz Depailler.
Klassement: Ausfall mit Bremsproblemen (Scheckter fuhr einen alten 007).
GP Belgien: 4. Startplatz Depailler, 7. Scheckter.
Klassement: 4. Platz Scheckter, Depailler Motorschaden.
GP Monaco: 4. Startplatz Depailler, 5. Scheckter.
Klassement: 2. Scheckter, 3. Depailler.
GP Schweden: 1. Startplatz Scheckter, 4. Depailler.
Klassement: 1. Scheckter, 2. Depailler.
GP Frankreich: 3. Startplatz Depailler, 9. Scheckter.
Klassement: 2. Depailler, 6. Scheckter.
GP England: 5. Startplatz Depailler, 8. Scheckter.
Klassement: 3. Scheckter, Ausfall Depailler, Motorschaden.
GP Deutschland: 2. Startplatz Depailler, 6. Scheckter.
Klassement: 2. Scheckter, Depailler Unfall.
GP Österreich: 10. Startplatz Scheckter, 13. Depailler.
Klassement: Beide Wagen vorne rechts Aufhängungsbruch, Unfall.
GP Holland: 7. Startplatz Scheckter, 13. Depailler.
Klassement: 5. Scheckter, 7. Depailler.
GP Italien: 2. Startplatz Scheckter, 4. Depailler.
Klassement: 5. Scheckter, 6. Depailler.

Mit der Elektronischen von Bosch hören Sie weiter!

Wenn herkömmliche Antennen versagen, zeigt die neue TEL 5 ihre starken Seiten:
Dank der eingebauten Elektronik können Sie in empfangsschwachen Gebieten Ihren Sender länger ungestört empfangen (s. Abb.).

Doch die TEL 5 bietet jedem Autoradio-Besitzer noch andere überzeugende Vorteile:

- Modernste elektronische Bauweise mit Feldeffekt-Transistoren unterdrückt lästiges Rauschen.
- Getrennte Verstärkung für Lang-, Mittel-, Kurzwelle und UKW vermeidet Übersprechen.
- Einmal eingebaut, können Sie die TEL 5 getrost vergessen: Sie ist absolut waschstraßenfest und abbruchsicher.



Zone A – sehr schlechte Empfangsmöglichkeit. Abschattung durch Berg.
Zone B – sehr gute Empfangsmöglichkeit
Zone C – schlechte bzw. kaum noch vorhandene Empfangsmöglichkeit mit normaler Antenne, hier bewährt sich die TEL 5.

Erhältlich bei allen Bosch-Kundendiensten und beim Fachhandel.

BOSCH Autoantennen. Für jedes Auto. Für jedes Radio. Für besseren Empfang.

BOSCH

experimentierte die Tyrrell-Mannschaft vor allem mit der Aerodynamik des Wagens. Die Form der Fronthaube erfuhr alle erdenklichen Variationen. Daneben ermittelte man die beste Gewichtsverteilung, indem an verschiedenen Stellen des Monocoque Stahlplatten installiert wurden. Nach der letzten Testrunde, die Depailler am 23. April im spanischen Jarama drehte, stand endgültig fest: Das Tyrrell-Projekt 34 würde beim Großen Preis von Spanien seine Premiere erleben.

Ken Tyrrell zeigt sich heute, trotz des äußerst erfolgreichen Einstands des P 34-Typs nicht restlos zufrieden: „Wir bauen Rennwagen, um damit zu gewinnen. Das war bis jetzt mit dem Sechsrad-Wagen nur einmal, in Schweden, der Fall."

Tyrrells Argumente, die Gardeners Arbeit am Projekt 34 lange Zeit hemmten, tauchen deshalb heute wieder auf: „Wie ich befürchtet hatte, gibt uns der Wagen aufgrund seiner besonderen Merkmale noch viele Rätsel auf. Wir müßten ein halbes Jahr testen, um alle Möglichkeiten zu erforschen, die uns der neue Rennwagen bietet. Dazu fehlte uns bislang die Zeit", resümiert der ehrgeizige Teamchef die Erfahrung aus zehn Rennen.

Obwohl der neue Tyrrell P 34 noch nicht zum Ferrari-Killer avancierte, hat das englische Team allen Grund, hoffnungsvoll in die Zukunft zu blicken. Schließlich steht das Saisonende unmittelbar bevor, und wie kreativ Derek Gardener und seine Truppe zur Winterszeit zu werden pflegen, bewies die revolutionäre Sechsrad-Konstruktion im Jahr der Premiere recht deutlich.

Derek Gardener, der Konstrukteur des Sechsrad-Tyrrells und die gegen Saisonende eingesetzte neueste Version des Tyrrell Projekt 34.

Warum Herr Burger jetzt mit zwei Spuren besser fährt.

Auch in Zukunft wollen wir in Deutschland die meisten Film-Projektoren bauen. Keine Frage, das spornt mächtig an.

Wenn wir Ihnen jetzt den neuen NORIS Norisound 112 vorstellen, so zeigt sich auch dieser Projektor um eine Spur fortschrittlicher. Professioneller. Besser.

Er hat nämlich zwei Tonspuren. Deshalb können Sie erst Spur 1 vertonen. Dann Spur 2. Dann alle beide entweder getrennt wiedergeben. Oder gemeinsam. Das Ei des Kolumbus geradezu für alle, die sich bisher mit Vertonungsfehlern abplagen mußten. Was auch Experten freudig aufnehmen, ist der Hinweis, daß beide Spuren auf gleich hoher Frequenz von 60 bis 10.000 Hz laufen. Und das bei 18 Bilder pro sec.

Daß der NORIS Norisound 112 auch in vielen anderen Dingen vorne liegt, läßt sich denken. Denn technische Raffinessen sind typisch für Noris. Man höre: Das vorprogrammierte Abstimmungsverhältnis. Die praktische Spracheinblendung mittels Mikrofon. Die Mithörkontrolle. Die Durchsprechtaste. Die automatische Aussteuerung. Und ganz neu der extra langlebige Recovac-Tonkopf. Dazu kommt die fast schon legendäre Laufruhe, die unübertroffene Helligkeit in der Wiedergabe. Und nicht zuletzt die randscharfen Bilder.

Über den neuen NORIS Norisound 112 läßt sich noch eine Menge mehr erzählen. Aber all das hören Sie weitaus praxisnaher bei Ihrem Fachhändler. Herr Burger (siehe Bild) hat dabei die Ohren gespitzt. Tun Sie's auch!

Herr Burger aus Nürnberg mit seiner Neuerwerbung: Dem NORIS Norisound 112.

Noris baut in Deutschland die meisten Filmprojektoren

An die Noris Projektion GmbH, AS 23
Postfach 170 107, 8500 Nürnberg

Bevor ich mich entscheide, will ich mehr über Noris-Projektoren wissen. ☐

Hat Noris nicht auch ebenbürtige Filmkameras im Programm? Mehr Information bitte! ☐

noris®

Es gibt nichts Besseres für Ihren Film.

HOPPECKE BATTERIEN

STARTSTARK LANGLEBIG WARTUNGSFREI

STARTSTARK

Innenliegende Zellenverbinder verhindern Spannungsverluste beim Starten und reduzieren die Kurzschlußgefahr.

LANGLEBIG

Durch spezielle Gitterlegierung sind Hoppecke-Batterien extrem langlebig. – Auch bei härtester Beanspruchung.

WARTUNGSFREI

Mit dem Hoppecke-AquaGen-System ist es erstmalig gelungen, Batterien wirklich wartungsfrei zu machen: Minutenschnell montiert, werden Hoppecke-Batterien und auch andere Fabrikate echt wartungsfrei. Hoppecke. Es gibt keine bessere Batterie. Denn Hoppecke ist in Forschung und Entwicklung immer vorn. Experten wissen das.

HOPPECKE-BATTERIEN IMMER STARTKLAR

Accumulatorenwerk Hoppecke, Carl Zoellner & Sohn · Barbarossaplatz 2, 5000 Köln 1, Tel. (02 21) 219016

Auto Union P 1936

Geschichte berühmter Rennwagen (I).

Text: Paul Simsa/Zeichnung: Walter Gotschke

Von den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise des Jahres 1928 blieb auch der Motorsport nicht verschont. Um das hektische Wettrüsten, das sich nach dem wirtschaftlichen Zusammenbruch in der Grand Prix-Szenerie breitgemacht hatte, in vernünftige Bahnen zu lenken, wurde eine neue Rennformel ins Leben gerufen: Im Oktober 1932 beschloß die „Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus" (AIAC), für 1934 bis 1936 die „Formel 750" auszuschreiben.

Die AIAC, die für die Erstellung des Reglements zuständig war, wollte damit einen Wettbewerb seriennaher 2,5 Liter-Autos begünstigen, obwohl auch großvolumigere Wagen zugelassen waren. „Formel 750" hieß die Serie, weil das Maximalgewicht der Autos auf 750 kg festgesetzt wurde. Pro Rennen sollten mindestens 500 Kilometer absolviert werden.

Um konkurrenzfähig zu sein, entwickelte Mercedes den Typ W 25, dessen Achtzylindermotor mit 3,36 Liter Hubraum und 354 PS begann und im Schlußjahr dieser Formel zum W 125 mit 5,6 Liter-Motor und 646 PS gedieh. Das Konstruktionsbüro Ferdinand Porsche gründete zur gleichen Zeit die „Hochleistungs-Fahrzeugbau GmbH", um ein Auto nach der neuen Formel in den Wettbewerb zu schicken.

Als dann die Auto Union ebenfalls Interesse an der Formel 750 zeigte und Ferdinand Porsche mit der Konstruktion eines entsprechenden Rennwagens beauftragen wollte, konnte dieser bereits fertige Pläne vorweisen.

Porsches unkonventioneller, auf dem Papier bestehender Monoposto, mit 16-Zylinder-Mittelmotor, zentraler Nockenwelle, Kompressor und Pendel-Hinterachse, war die Grundlage für den legendären Auto Union P. Die Leistung des 16-Zylinders stieg mit dem Hubraum (von 4,63 Liter auf 6,33 Liter) in den vier Jahren des Bestehens der Formel 750 von 295 auf 545 PS.

Gleich beim ersten Lauf der neuen Rennserie auf dem Nürburgring wurde die Aera der deutschen Triumphe eingeleitet: Manfred von Brauchitsch siegte auf Mercedes vor Hans Stuck auf dem Auto Union.

Die Renn-Faszination jener Jahre ging nicht zuletzt auch von den Fahrern aus. Was Rudolf Caracciola für Mercedes war, wurde bei Auto Union ab 1935 der junge Bernd Rosemeyer, der, gerade 26 Jahre alt, vom Motorrad-Rennsport (DKW und NSU) kam.

1937, beim Grand Prix von Italien in Monza, geschah etwas, was sich heute als kennzeichnend für den damaligen Rennsport darstellt und im heutigen Formel 1-Zirkus undenkbar wäre: Caracciola und Rosemeyer tauschten im Training ihre Autos. Für die Fahrer geriet dieser Rennwagen-Tausch gleichermaßen eindrucksvoll. Rosemeyer über den Mercedes: „Welch ein Auto!" Caracciolas Urteil nach der Fahrt mit dem Auto Union: „Welch ein Motor!"

Zeichnung: Gotschke

1936 auf der Rennstrecke von Pescara: Bernd Rosemeyer in seinem Auto Union-Rennwagen Typ P.

Geballte Ladung

Rennsportmeisterschaft Hockenheim: Rangeleien unter den Porsche turbo-Fahrern.

Georg Loos, Chef des bislang erfolgreichsten Teams in der Division 1 (über 2000 cm³) der Deutschen Rennsportmeisterschaft, gab sich siegessicher: „Ich hab' mit dem Hezemans gewettet, daß einer meiner beiden Porsche turbo heute 2.09 Minuten fahren wird."

Beim letzten Lauf zur Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft in Hockenheim fürchtete der Kölner Immobilienmakler zunächst keinen Gegner, der ihm den Sieg hätte streitig machen können: „Meine Autos haben im unteren Drehzahlbereich zehn Prozent mehr Leistung als bisher und als die Konkurrenz; ich glaube schon, daß wir gewinnen."

Indes, seine Prophezeiung sollte sich nicht erfüllen. Nach einer Serie von vier Siegen bei den vorausgegangenen Wertungsläufen mußte der Kölner Rennstallbesitzer in Hockenheim nicht nur eine Niederlage einstekken, sondern obendrein auch 500 Mark für die verlorene Wette an seinen Fahrer Toine Hezemans zahlen. Hezemans belegte im Rennen Platz zwei hinter Bob Wollek und war im Training mehr als zwei Sekunden über dem von Loos gesetzten Zeitlimit geblieben.

Der Holländer, der mit deutscher Lizenz startet, um Punkte in der Rennsportmeisterschaft kassieren zu können, hielt allerdings eine Entschuldigung für die Niederlage parat: „Das Manometer, das den Ladedruck des Turboladers anzeigt, hat uns nach dem Training genarrt. Es zeigte 1,6 atü. Deshalb wollten wir den Ladedruck auf die vom Werk empfohlenen 1,35 zurückregulieren, im Rennen hatte ich dadurch dann schließlich nur 1,2 atü zur Verfügung."

Glaubt man der Hezemans-Angabe, so wäre sein Porsche ohne das Ladedruck-Handikap sicherlich den Gegnern auf und davon gefahren. Während die Hauptkonkurrenten von Loos, die Kölner Kremer-Mannschaft und das Reutlinger Max Moritz-Team, die Ladedruck-Regulierungsschrauben im Griffbereich des Fahrers beließen, baute man im Hezemans-Porsche das „Dampfrad" ab. Damit sollte den bei erhöhtem Ladedruck häufig auftretenden Laderschäden vorgebeugt werden. Zumindest Bob Wollek macht kein Hehl daraus, daß er, wenn nötig, den Turbolader über kurze Distanzen auch mit 1,6 atü versorgt.

Nur Meter trennten die Fahrer Wollek, Hezemans und Stenzel (Max Moritz-Porsche) während der gesamten Renndistanz. Hezemans und Stenzel lieferten sich ein derart hartes Duell, daß sie sich nach der Zieldurchfahrt vorsichtshalber gegenseitig aus dem Weg gingen. Stenzel: „Der Hezemans ist mir in der Sachs-Kurve in die Tür gefahren und hat mich somit um den zweiten Platz gebracht." Hezemans: „Stenzel fuhr auf den Geraden Zickzack vor mir und blockierte mich, wo es nur ging."

Turbo-Lenzen: Nahkampf in der großen Division

Ergebnisse Divison 1: 1. Wollek (Porsche turbo), 20 Runden à 6,8 km = 135,8 km in 44.21,2 Minuten, Durchschnitt 183,6 km/h; 2. Hezemans (Porsche turbo) 44.26,9; 3. Stenzel (Porsche turbo) 44.39,3; 4. Schenken (Porsche turbo) 44.33,6; 5. Kelleners (Porsche turbo) 45.28,0.
Ergebnisse Divison 2: 1. Heyer (Ford Escort), 19 Runden in 45.05,6 Minuten, Durchschnitt 171,6 km/h; 2. Schommers (Ford Escort) 45.40,6; 3. Denzel (BMW 2002) 45.45,7; 4. Krebs (BMW 2002) 45.53,3; 5. Appel, 1 Runde zurück.

Endstand Deutsche Rennsportmeisterschaft 1977: Heyer 140 Punkte, 2. Ludwig 115, 3. Wollek 114, 4. Obermoser 95, 5. Hezemans 85 Punkte.

Nicht minder dramatisch geriet das Rennen der Division 2 (bis 2000 cm³). Weil Hans Heyer mit dem Zakspeed-Escort das Championat bereits vor dem Endlauf für sich entschieden hatte, präsentierte sich der Meister in Hockenheim gelöst. Seinem 21 Jahre jungen Teamkollegen Armin Hahne diente Heyer regelrecht als Fahrlehrer: Hahne, erstmals auf jenem Escort des Zakspeed-Teams startend, der bislang von Klaus Ludwig gefahren wurde, kannte den Hockenheimring nicht, weshalb sich Hahne am Heck des Meisterwagens orientierte.

Die beiden Zakspeed-Piloten praktizierten den „Fahrerlehrgang" dermaßen erfolgreich, daß Hahne nach dem Training neben Heyer in der ersten Startreihe stand – sicherlich eine Glanzleistung des jungen Hahne, startete er in Hockenheim doch erst das zweite Mal mit einem 280 PS-Auto.

Einmal mehr hatte die BMW-Konkurrenz das Nachsehen. Obermoser führte zwar eine Runde lang, mußte aber nach dem ersten Renndrittel mit Kupplungsschaden aufgeben; der anschließend aufkommende Albrecht Krebs (Schnitzer-BMW) lag ebenfalls eine Runde in Front, geriet aber in der ersten Schikane von der Strekke. Er demolierte dabei die Wagenfront des 300 PS-BMW und touchierte das Heck des Hahne-Escort, der eine Runde später mit Plattfuß – offensichtlich eine Folge des Crashs mit Krebs – ausfiel. Werner Schommers (Grab-Escort) und Jörg Denzel (GS-BMW) profitierten von dem Krebs-Ausritt und belegten Platz zwei und drei.

Nicht am Start war Opel, weil kein einsatzfähiger Motor zur Verfügung stand. Zwei Triebwerke hatten nach wenigen Trainingsrunden den Geist aufgegeben, und damit wurde Walter Röhrl schon vor dem Rennen arbeitslos. *N. Haug*

Weitere Sportberichte ab Seite 201

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

H = Gewerbliche Anzeigen, die nur mit Telefon-Nummer erscheinen.

Preisliste: Nr. 29
gültig ab 1. Januar 1976

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 23 erscheint am 10. 11. 76
Anzeigenschluß am 20. 10. 76
Heft 24 erscheint am 24. 11. 76
Anzeigenschluß am 3. 11. 76
Heft 25 erscheint am 8.12.76
Anzeigenschluß am 18.11.76

Alfa Romeo

ACHTUNG ALFASUD FAHRER!

Alu-Rad **5 J x 13**, TÜV-zugelassen für AlfaSud und AlfaSud ti, neu AlfaSud und AlfaSud L (Typ 901 D) Bereifung **165/70 x 13**
nur **DM 138,–** + MwSt.
Händler bitte Angebot anfordern beim Alleinvertrieb f. Deutschland

TEVOG

TEVOG Techn.-Vertriebsorganisation GmbH, Postfach 71 06 26, 8000 München 71, Tel. 0 89/79 70 79

2000 GTV, Bj. 7.76, 1. Hand, 5000 km, Extras, DM 13 800.–. T. 0 89/6 13 28 35. 53 918

2,6 L Sprint, z. verkaufen. 07151/21133. 53 919

Alfasud ti, Bj. 7.76, nur 2 Mon. alt., 6000 km, Stereo, Haftreifen, umst.-halber f. DM 2000.– unt. NP. Tel. 0 77 55/87 78 ab 19 Uhr. 53 920

Alfasud ti, Vertragsabgabe, Neupreis 12 700.–, VB 10 500.–. Tel. 0 22 21/63 50 14 oder 65 29 01-3 29. 53 921

Montreal, grün, 10/73, Color, el. Fenster, Stereo-Cass., neu bereift, TÜV 10/77, gt. Zust., DM 13 900.–. Tel. 06 21/3 91/25 97 zw. 18 u. 20 Uhr. 53 922

Alfa Romeo Alfetta 1,8 L, Cheffahrzeug, ca. 8000 km gelaufen, hoher Preisnachlaß. Tel. 0 29 61/33 11, Alfa-Sauerland, 579 Brilon. 53 923 H

Montreal, gold-met., Zulas. 4.76, km 13 500, viele Extr., Pr. VB, Inz. mögl. Tel. 0 91 28/49 85. 53 924

Alfetta GT Coupé, weiß, 121 PS, Bj. 9.74, 80 000 km, 1. Hd., Dienstw. unfallfr., Extr., Bestzust., eingetr. bfg. 195/60–14 Racing/6 J-Felge, 11 000.– VB. Tel. 0 21 04/21 72 58. 53 935

Alfasud, Bj. 73, grün, 70 000 km, TÜV 7.77, Radio (Verkehrsfunkdecoder, 2. Lautsprecher, Stereo), A-Gurte, VB 4000–.. 8036 Hersching, Tel. 0 81 52/81 16 oder 14 73. 54 666

Montreal, Bj. 73, 35 000 km, Radio, Cass., el. Fenster, Color, 13 500.–, ev. Mercedes in Zahl. Tel. 0 89/60 50 31 oder 0 81 02/16 16. 53 926

Sud ti, 6.75, 26 000 km, d.blau, 9700.–, Zweitw., Anh.-Kuppl. T. 05 21/6 09 33. 53 925

Su. Hardtop u. Speichenräd. f. Giulietta Spider. T. 0 30/6 03 32 20. 53 927

Alfasud ti, EZ 11.74, sehr gepfl., neu ber., 35 000 km gel., VB 6900.–. Tel. 0 21 24/6 63 09 oder 6 59 44. 53 928

Alfetta GT, 115 PS, 1. Hd., 10 700 km, neuw., Bj. 4.76, m. Zubehör, 16 800.– DM. Tel. 05 11/86 14 18. 53 929 H

Montreal, Bj. 74, orange, 58 000 km, Blaupunkt Berlin, alle Extras, evtl. Tausch gegen Lim. DB od. BMW von Privat. Tel. 04 21/34 48 35. 53 930

alfa auto solingen
Ruf 02122 50833
Motoren - Instandsetzg. - Tuning
Karosserie-Instandsetzung
Auto-Kühler-Bau

Montreal, grün-met., 40 000 km, Bj. 12.73, Stereoanl., getöntes Glas u. sonst. Extras, in best. techn. Zust., sehr gepfl., nur im Sommer gefahren, zu verk., VB 23 000.–. Tel. 0 82 47/65 19. 53 931

Alfasud ti, orange, 6.75, 30 000 km, sehr gepfl., Extr.: Stereo Radio u. Cass., 4 Conti Contact 165 SR 13, auf Felg., Halogen, Nebelsch. usw., VB. K.-H. Briel, Alzeyerstr. 11, 6090 Rüsselsheim. 53 932

Alfasud, 7.74, TÜV 7.78, 26 700 km, 1. Hd., sinnv. Zubehör, Topzustand, oh. Rost, 6800.– VB. Tel. 0 51 87/21 03. 53 934

1600 Spider, Bj. 67, TÜV neu, 1a Zust., Austauschmotor. Tel. 0 83 42/50 59./ 53 936

Liebhaberfahrz. 1600 GTA, mit 2000er oder Original-Motor, TÜV 78, 6500.– DM VB. Tel. 07 11/81 57 20. 53 937

Alfa 2000 GTV Amerika, 5 Mon. alt, Klimaanl., Color, Stereo etc., 8000.– unt. NP. Tel. 07 11/64 74 85, 61 71 82. 54 597

Alfetta 1600, wenig km, preiswert. Tel. 0 60 48/4 44. 54 599 H

Alfetta 1800 L, sehr wenig km, m. Garantie. Tel. 0 60 48/4 44. 56 600 H

AUTO NEUSER
- Leistungsstark in
- VERKAUF · REP. · E.-TEILE
- suchen Sie einen ALFA,
- rufen Sie uns einfach an

85 Nürnberg, Röthensteig 2–4
Telefon: 0911/36949 - 533539

Alfetta GTV 2000, Vorführwagen, wenig km, preiswert. Tel. 0 60 48/4 44. 54 601 H

Alfasud E, L und ti, Vorführwagen, preiswert m. Garantie. T. 0 60 48/4 44. 54 602 H

2000 GTV, Bj. 7.72, 185/70, Bestzust., Neut., VHB DM 5950.–. Tel. 0 26 38/2 97. 54 476

SEBRING - Sport-Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für Alfasud + ti, Alfetta + GT.
SEBRING, Im Günzinger 7, 7753 Allensbach

6,2 L Coupé billig zu verkaufen. Tel. 0 70 33/78 00. 54 477

Alfetta, Bj. 10.73, 47 000 km, Festpreis DM 6500.–. Tel. 0 64 41/2 20 41. 54 478

Montreal, Bj. 75, 1. Hd., orig. 10 000 km, unfallfrei, neuw. Zust., br.-met., m. kamelhaarfarb. Fellbezügen, Radio-Ster.-Cass., Color, Alu, 15 000.– unt. NP abzugeben, evtl. PKW in Zahlung, Finanzierung möglich. Tel. 0 70 42/76 47. 54 479 H

Verkaufen. Suchen. Tauschen. Schnell und erfolgreich.

In Deutschlands größtem Automarkt. Sie erreichen mit Ihrer Gelegenheitsanzeige über 3 Mio. Autofahrer.

Berechnungsbeispiele:

private Gelegenheitsanzeigen (inkl. MWSt).

1 Zeile	=	3 mm	DM	18,90
2 Zeilen	=	5 mm	DM	31,50
3 Zeilen	=	7 mm	DM	44,10
4 Zeilen	=	10 mm	DM	63,–
5 Zeilen	=	12 mm	DM	75,60
6 Zeilen	=	15 mm	DM	94,50

gewerbliche Gelegenheitsanzeigen (zuzügl. MWSt).

1 Zeile	=	3 mm	DM	37,50
2 Zeilen	=	5 mm	DM	62,50
3 Zeilen	=	7 mm	DM	87,50
4 Zeilen	=	10 mm	DM	125,–
5 Zeilen	=	12 mm	DM	150,–
6 Zeilen	=	15 mm	DM	187,50

Anzeigen-Bestellschein auto motor sport für eine Gelegenheitsanzeige

Bitte in Druckschrift und mit Kugelschreiber ausfüllen. **(Pro Buchstabe, Satzzeichen und Wortzwischenraum ein Kästchen).**

Motor-Presse Stuttgart, Anzeigenabteilung, 7 Stuttgart 1, Postf. 1042, Tel.: 07 11/21 42-2 58 o. 2 62

Bei telefonisch aufgegebenen Anzeigen kann keine Gewähr für die Vollständigkeit des Textes übernommen werden.
Diese Anzeige soll ab der nächstmöglichen Ausgabe unter der Rubrik _____

(Eigenständige Rubrik, wenn mindestens drei Anzeigen vorliegen. Sonst Veröffentlichung unter „Verschiedene")

_____ mal unverändert erscheinen.

Kosten pro mm Höhe (1 Druckzeile = 3 mm Höhe) bei 43 mm Breite, für Privatanzeige DM 6,30 inkl. MwSt., für gew. Anzeige DM 12,50 zuzüglich MwSt.
Bei Chiffre-Anzeigen (nur zulässig bei Privatanzeigen) erhöht sich der Preis um DM 5,– inkl. Porto.

Anzeigentext: ☐ Privatanzeige ☐ Gewerbl. Anzeige

Die Anzeige soll: (Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen)
☐ mit folgender Anschrift ☐ nur mit meiner Tel.-Nummer ☐ unter Chiffre erscheinen.

Name/Vorname/Firma

Straße/Nr.

PLZ Ort

Rechtsverb. Unterschrift

Datum ams 21/76

Alfa Romeo

Neuteile u. AT-Motoren mit Garantie sehr preisgünstig, täglich Expreß von Firma F. Brunati, Grempstr. 21, 6000 Frankfurt/Main, Tel. 06 11/77 34 75. 53 799 H

Alfa sucht Telefon 0 40/5 50 50 38. 53 800 H

Preisw. E.-Teile Expreßversand tgl. Kolben + Büchsensatz ab 195.– DM, Auspuff kompl. 195.– DM, Stoßdä. einstellb. 33.– DM. T. 0 26 31/5 30 18. 53 801 H

Alfa 2000 GTV, Bj. 9.75, 20 000 km, 1. Hand, silber-met., Color, LM-Räder, Stereo, heizb. Hecksch., NP 23 500.–, für VB 15 500.– abzug. 0 61 23/7 17 08. 54 222

Oldsmobile Cutlass, Bj. 74, 13 500,– DM inkl. MwSt., zu verk. 08 21/7 52 16. 54 226 H

Ford US-Import 76
Mustang Ghia, 2,8 l ab DM 21 150.–
Mustang Ghia, 4,9 l, m. Zub. DM 23 200.–
Mercury Ghia, Coupé, viel Zub. DM 28 000.–
Mercury Vorführw. Ghia DM 23 000.–
Autohaus am Handweiser
4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunderstr. 17-19
Telefon 02 11/50 40 96

Buick Riviera, Bj. 68, TÜV 1.77, neu bereift, fahrbereit, f. DM 2500.– zu verk. od. z. Ausschlachten. I. Spann, Weiße Hahnengasse 5, 8400 Regensburg. 53 939

US-Car Spezialist
- Ersatzteile – Import – Export Motorblöcke – Blechteile für alle Fahrzeuge.
- Inspektionen und Unfallreparatur zu günstigem Stundenlohn.

Gebra Garage, Venlo (Niederl.)
Kaldenkerkerweg 97 (an E-3)
Ruf 00 31 / 77 – 1 75 75

Pontiac Firebird Esprit 350, Bj. 73, 56 000 km, 5,8 L, beste Stereoanl. m. Tonbändern, erstkl. Bereif. + Klimaanl., best. gepfl., Garagenw., weg. Todesfall. Tel. 0 53 22/84 17. 54 605

US AUTOMOBILE & ERSATZTEILE
Barretta & Co. 8 München 22, Reitmorstr. 8, Telefon 0 89 / 22 78 47

Malibu classic station-car, Bj. 75, 1. Hd., 14 600 mi., 16 900.–, MwSt. incl., Finanz.-Inzahl. **Opel Schott,** 7031 Magstadt b. Stgt., Tel. 0 71 59/ 32 42. 54 604 H

US PARTS. Alle gängigen US-Teile neu und gebraucht auf Lager oder kurzfristig lieferbar. Wasserpumpen, Bremsteile und Motordichtungen stets vorrätig. Sowie Reparatur an Ihrem US-Fahrzeug. MAIERS-MOTORS, 6382 FRIEDRICHSDORF 3, Tel. 0 60 07/3 01-10 34

ALFA ROMEO Montreal, neu, 0 km, aus Finanzierungsrücklauf, grün, Bj. 76, getönte Scheiben, Air-condition DM 25 800,– inkl. MwSt.
Rallye-Alfetta, 1,6 L, von Profis präpariert, Unterbodenschutz, großer Tank, Tripmaster, Spezialfahrwerk, Koni-Stoßdämpfer, elektrische Benzin-Pumpen, nur 1x eingesetzt, zum Sonderpreis von DM 10 500,– inkl. MwSt.
Ihr zuverlässiger ALFA ROMEO-Händler
Michel Weber
6050 Offenbach · Bieberer Straße 213 · Telefon 06 11 / 85 38 83
54 598

ALFA ROMEO AT-MOTORE 1300, 1600, 1750 und 2000, Prüfstand gel., m. Gar. zu verk. Tel. 0 60 73/95 07. 53 802 H

Notverkauf! 1600er Giulia Super L, Modell 75, zu verk. Tel. 07 11/62 24 78. 54 223

ALFA-Gebrauchtteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 4150 Krefeld
– Meisterbetrieb –
Ispelstraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

Alfetta 1,8, Bj. 75, TÜV 2.77, für DM 10 250.– zu verkaufen. Tel. 0 91 31/ 6 57 94. 54 224 H

Verkaufe **1600 GT Junior,** 14 Monate, 15 000 km, Ausst. wie 2000 GTV, für Listenpr. abzugeb. T. 0 64 41/2 88 20. 54 225

Alfa 2000 GTV, Bj. 73, 48 000 km, Mot. überh., üb. 150 PS, Konifahrw., U-Bügel, 5fach bereift, 2x Racing, VB DM 8900.–. Tel. 0 22 21/65 65 88/62 55 52. 53 933

Alfa Montreal, 5.76, gold-met., 1. Hd., 6800 km, wegen Zuwachs zu verkauf. Tel. 0 23 27/3 33 82, ab 20 Uhr. 54 656

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266. 53 803 H

1a Gürtelreifen für US-Automobile
Buick, Chevrolet, Chrysler, Cadillac, Ford, Mercury, Oldsmobile, Pontiac.
FR 78-14, HR 78-14, HR 78-15, LR 78-15, schlauchlos/Weißwand, inkl. MwSt. pro Stück. nur DM 139,–
Versand per NN. oder Montage in unserem Fachbetrieb.
Mo.–Fr. 8 bis 12 und 13 bis 17 Uhr, Sa. bis 12 Uhr.
AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. 06 11-41 90 42

Buick GS Cabrio, Bj. 71, el. Dach, el. Scheiben, 5,7 Ltr., 195 PS, km 97 000, VB 8000.–. Tel. 04 51/79 20 83. 53 938

Aston Martin

Aston Martin V8
Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstraße 46, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Audi NSU

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUDI 80/80 GL.
SEBRING, Im Günzinger 7, 7753 Allensbach

Verk. NSU-TT-Teile. T. 0 28 41/6 16 61. 53 940

Ro 80, EZ 73, 41 000 km, lindgrün, Topzustand, DM 9950.–. **SCHMITZ-AUTOMOBILE,** Richard-Wagner-Str., 5632 Wermelskirchen 1, Ruf 0 21 96/ 20 48 und 49, oder 39 36. 54 227 H

Audi 100 GL, 11 Monate, 28 000 km, met.-malachit, von WA zu verk., DM 13 800.–. Tel. 0 53 61/3 29 24. 54 228

Verkaufe NSU TT, TÜV 10.77, Motor 55 PS, mit Olk., 30 000 km, techn. + opt. 1a, mit viel Extras, z. B. TTS-Fahrwerk, Ronal-Felg., Radio-Stereo-Cass., Abarth, VDO-Cockpit usw., Preis VB. W. Brokopp, Wiesenweg 2, 2140 Bremervörde. 54 229

Ro 80, Bj. 12.75, alle Extras, z. DAT-Taxpr. 15 500.–. T. 02 31/12 50 51, 6-16. 54 230

Suche dring. TT-Motor, auch getunt, mögl. mit kpl. Weber-Vergaseranlage. Tel. 0 70 51/24 35 oder 1 29 50. 54 231

Männer bekennen sich zu „ihrem" Auto! NEU!
Jetzt können Autofreunde auf verblüffende Weise demonstrieren, für welches Auto ihr Herz schlägt: Alle 30 Sekunden erscheint automatisch, magisch leuchtend das Markenemblem und – verschwindet wieder. Schweizer Patent nach Polaroid-Verfahren · Präzisions-Uhrwerk · Mattiertes Ganzstahl-Gehäuse · 6 Monate Garantie · Wahlweise mit farbigem Alfa Romeo-, BMW- oder Porsche-Emblem: Unbedingt angeben. Versand per Nachnahme.
DM 87,65 incl. MwSt. und Porto zuzügl. Nachnahme Exclusiv für Deutschland über:
sport-o-magic-Service, Walderseestraße 7, 3000 Hannover 1

Amerikanische Wagen

Amerikanische Top-Autos ungewöhnliche Preise deutscher Service
GM CHEVROLET PONTIAC OLDSMOBILE BUICK Cadillac
Sind Sie immer noch der Meinung, daß Autos der amerikanischen Top-Klasse zu teuer für europäische Besitzer sind, oder daß gar der Service unzureichend ist? Tatsache ist, daß Sie heute einen GM-Komfort-Wagen äußerst preisgünstig bekommen. Er bietet Ihnen eine serienmäßige Ausstattung, die Sie bei teureren Europäern oft vergebens suchen. Und das „Know how" unseres Kundendienstes ist im Preis natürlich inbegriffen. Aber noch weitere Gründe sprechen für unsere Automobile: enormer Fahrkomfort, robuste, zuverlässige V8-Motoren und vor allem auch ein Höchstmaß an Sicherheit (nach den strengen US-Vorschriften).
bei Europas größtem General Motors Händler
AUTO-BECKER
4 Düsseldorf · Suitbertusstraße 150 · Tel. 02 11/33 80-1
53 874

Toronado-Mot., Mod. 66, fabr.neu, ohne Z-Köpfe u. a. Neuteile. Tel. 07 11/74 46 29. 54 603

US-Cars – mit Garantie Tiefstpreise
Mac Heinlein, 8 MÜ. 19, Fafnerstr. 2, Tel. 089/1781248, Tx. 5215284

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21/76 12 80

Mustang Mach 1, Bj. 76, 13 000 km, viel Zub., NP 25 500.–, für 16 500.– DM i. Kd.-A. Tel. 02 11/50 40 96, abends 38 29 35. 54 606 H

Vergleichen Sie!

Camaro LT Coupé	DM 21 090,–
Firebird Formula 400	DM 22 644,–
Corvette Stingray	DM 32 750,–
Nova „Concours"	DM 20 868,–
Mercury Monarch Ghia	DM 21 650,–
Caprice Classic Lim.	DM 24 975,–
Caprice Station Wag.	DM 25 530,–
Oldsmobile Cutlass	DM 24 420,–
Cadillac Eldorado	DM 41 625,–
Lincoln Cont. Mark IV	DM 45 732,–

1976er Modelle, Direktimport, Neuwagen in Export-Ausstattung inkl. TÜV, Zoll, Fracht, Mwst. Alle weiteren Modelle auf Anfrage
USAutomobile
MAAK + CO · 2 Hamburg 1 · Amsinckstr. 39 (ADAC-Haus) · Tel. (040) 24 34 38 · 24 35 01

US-Automobile
Die neuen 77er Modelle sind eingetroffen!
Alle Typen sämtlicher Hersteller lieferbar, auch Lkw's und Motor-Caravans – auf Bestellung mit individueller Ausstattung!
Bitte rufen Sie uns an und erfragen Sie unsere absoluten Tiefst-Preise und Lieferbedingungen.
amerika auto-import
5000 KÖLN 41
Schlegelstraße 30
Telefon (02 21) 43 32 17

US auto-bab
Chevy, Ford, Buick, Pontiac, Oldsmobile
neu u. gebraucht, günstig durch Eigenimport, ständig ca. 30 Fahrzeuge am Lager.
Neuendorfer Straße 2–4, 1000 Berlin 20, Telex 0 185 677, Tel. 0 30/3 33 37 24

Austin

Ersatzteil-Expreßversand tägl.
J. A. Woodhouse GmbH & Co. KG
Kölner Str. 93 · 5000 Köln 40 (Marsdorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 · Telex 08 881 059

Suche Cooper S zum Ausschlachten oder Teile. Tel. 0 70 71/6 30 03. 53 941

Austin Healey MK I/II, in gut. Zust., Mechanical and Body Service Parts List Serie Bj 7/Bj 8, gegen Gebot zu verk. Tel. 0 71 41/2 53 94. 53 942

British Classic Cars
Austin Healey Spezialisten
Verkauf–Restaurierung–Ersatzteile
78 Freiburg, Komturstr. 36, T. 07 61/50 88 38

Austin Healey 3000 MK III, Bauj. 67, Alu-Kaross., Topzustd., VB 16 500.–. Tel. 0 63 46/70 93 nach 18 Uhr. 53 943

Morris 1800 MK II, 82 PS, 83 000 km, Bj. 71, 1. Hand, Bestzust., Radio, A-Gurte, DM 3000.–. Tel. 0 40/7 24 21 52. 53 944

British Car Centre H
Austin-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Mini 1001, Bj. 12.75, 10 000 km, Alu-Felgen u. a. Extras, VB DM 6000.–. Buchholz, Nordstr. 42, 4443 Schüttorf. 54 480

A. H. 3000 III, Bj. 65, TÜV 78, 2. Hand, total restauriert, 11 500.–. Tel. 8–17 h 0 27 73/8 04 15, 0 24 02/2 21 10. 53 945

Suche Austin Healey 3000, mögl. mit Chromspeichenrädern, gut. Zust., bis 6500.–. Tel. 0 24 21/5 42 18. 53 946

MINI Innocenti Cooper 1300, Bj. 9/74, 31 000 km, TÜV neu, rot-schwarz, Pr. VHB. Tel. 0 72 23/2 54 44. 53 947

Billige Teile verkauft Telefon 0 21 05/ 44 96 von 11–19 Uhr. 53 804 H

Austin- und MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 53 805 H

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUSTIN Mini MK I, MK II.
SEBRING, Im Günzinger 7, 7753 Allensbach

Mini 1000, EZ 11.73, braun-met., AT-Maschine, Gesamtleistung 23 000 km, Preis DM 3800.–. Baustoff-Forschung Buchenhof, Preußenstr. 31, 4030 Ratingen 6, Tel. 0 21 02/6 00 51. 54 232

850–1300 ccm AT-Motoren liefert Tel. 0 26 31/5 30 18. 54 233 H

Innocenti 1300-Motor, 0 km, Garantie, DM 1550.–. Tel. 0 61 31/9 02 29. 54 234

London-Taxi Cab., Bj. 68, fahrb., DM 800.–. Tel. 0 80 24/14 18, ab 19 Uhr. 54 235

Englisch. Taxi, Austin, 55 PS, Bj. 55, generalüberholt, TÜV 78, zu verkauf. E. Brahm, Junghofstr. 16, 6000 Frankfurt/M., T. 06 11/28 43 71, priv. 57 10 24. 54 236

Ausstellungswag. noch nicht zugel., original 8500 km, neuer Brief, neu TÜV, Pr. 8500.– DM (Bj. ca. 70 Engl.). Tel. 0 64 43/34 76 od. 0 64 41/8 17 77. 54 607

Suche Motor + Getr. f. Inn.-Cooper 1300. Tel. 0 72 22/3 71 21. 54 481

Mini 1000, Neuwagen, Losgewinn, geg. Höchstgebot abzugeb. Tel. 02 51/5 13 01. 54 482

Autobianchi

A 112 Abarth 70 hp., 12.75, 14 000 km, gepfl., Extr., VB 7500.–. 0 63 01/98 02. 53 948

A 112/70 HP, 9.75, LM-Felg., Stereo, Haftreifen usw., 8500.–. 0 89/98 40 12. 54 237

A 112, Bj. 71, TÜV 3.78, 53 000 km, 2 Halogen, H4, Nebelschl., Lederlk., Gurte, Schalensitz, Instrumente gelbe Dekorstreifen, tiefergel., Drehzahlmes., Unterbodensch. neu, Preis ca. 2800.– DM. W. Riekers, Basaltstr. 1, 6052 Mühlheim/M. 54 483

BMW

BMW 2002 Alpina Targa, Mod. 73, 165 PS, 5 Gang-Getr., Mot. 5000 km, Hinterachse neu, Schalensitze, Color-Verglasung, Metallic-Lackierung neu, VB DM 13 500.–. 7000 Stuttgart-Heumaden, Tel. 07 11/47 35 96. 54 611

BMW 3.0 CSL, 45 000 km, Farbe: Golf, unfallfrei, Front- und Heckspoiler, Schnitzer-Fahrwerk, Stereo-Kassette, in techn. und opt. Bestzustand zu verkaufen. Tel. 0 66 31/70 67. 53 949

Indianapolis-Formel für BMW 518–528 mit TÜV, DM 150.–. Tel. 0 60 62/32 35. 53 950

BMW 320 i, 6.76, ca. 6700 km, rotmetall., Berlin-Electronic, Extras, NP 22 600.–. Tel. 0 21 75/13 79. 53 951

BMW 1600 GT, 11.68, TÜV 9.78, neu restauriert, 2,0 Motor, 140 PS, 2 Scheel 501, Stereo, VB DM 8500.–. Tel. 0 40/ 2 89 92 58, ab 18 Uhr 7 24 46 56. 53 952

3.0 CS Autom., Bj. 73, 59 000 km, unfallfrei, erstkl. Zustd., mit Zubehör, Stereo, Radio usw., Pr. 19 800.–. Tel. 0 71 31/7 06 87 ab 19 Uhr. 53 954

BMW 2.8 Cpé., Front- u. Heckspoiler, Alu-Felg., 2 Jahre TÜV, Stereo, Bestzust., DM 12 500.–. Tel. 09 41/4 31 78. 53 955

BMW 3200 CS Bertone, Bj. 64, ATM 90 000 km, § 7.77, guter Zustand, zu verkaufen. Tel. 0 60 94/7 20. 53 957

320, besser als jeder Vorführwagen, 2.76, 5500 km, golf, wie neu, unfallfrei, v. Pr., nur Langstrecken gefahren, DM 14 800.–. Tel. 09 41/5 75 89, von 8–19 Uhr. 53 973

Der neutrale US-Schrittzug für Ihren BMW! In chrom o. matt-schwarz. Lieferung per NN. Autosport R. Kittel, 8 München 40, Elisabethstr 53, Tel. 0 89/18 08 98
22,50

BMW 2800 CS, Modell 70, AT-Motor und -Getriebe, BBS mit 250er, Vollstereo, VB 9500.– oder Tausch 2500 bis 3.0 Si mit SD, Commodore B GS/E. Chiffre A 21/53 963

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für BMW 1600 bis 2002.
SEBRING, Im Günzinger 7, 7753 Allensbach

Isetta, Bj. 58, TÜV 78, u. Ersatzteile, gegen Gebot. Tel. 0 23 06/5 03 38. 53 958

2500, Bj. 12.74, 12 000 km, SSD, met., Servol., Alufelg., Sportl., NP 28 500.–, VB 20 000.–. Tel. 0 51 71/48 27 96. 53 959

2002 turbo, 6.75, 39 000 km, polaris, 6" LM-Felg., Stereo-Radio u. Cass.-Rec., 17 500.–. Tel. 09 11/79 88 32. 53 960

BMW 320 i, Bj. 3.76, 13 000 km, mintgrün, Ster., VB 15 800.–. 02162/20025. 53 961

BMW 520 Alpina, 1a Zustd., 7" BBS-Felgen, tiefergelegt, Front- u. Heckspoiler, Sonderlackierung, neuer Motor, 160 PS, alles TÜV, DM 14 000.–. Tel. 09 41/4 31 78. 53 956 H

Austin
ALLEGRO
der Familienfreund
Schön · komfortabel · zuverlässig · sparsam!

Zu Familienpreisen:
1100, 45 DIN-PS **DM 8.590,-** 1300 Kombi, 54 DIN-PS **DM 9.890,-**
1300, 54 DIN-PS **DM 9.590,-** 1500, 68 DIN-PS **DM 10.250,-***
Unverbindliche Preisempfehlungen. * Gegen Aufpreis mit Automatik
1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung · 8000 Service-Stationen in Europa!
Austin Leyland **Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, Harffstr. 53 4000 Düsseldorf, Tel. 02 11 / 7 81 81**

3.0 CSi, Mod. 73, alle Extr., blau-met., Radio, SSD, LM-Felg. 0 70 31/2 49 50. 53 953

Uniroyal M+S plus
solange Vorrat reicht

135 SR 12	77,27	175 SR 14 P tl	130,38
135 SR 13	55,57	185 SR 14 P tl	145,20
155 SR 13 tl	91,42	185/70 SR 13	111,33
165 SR 13 tl	101,89	195/70 SR 14	181,82

Preise inkl. MwSt., Versand per NN. Bieberer Str. 26, 6050 Offenbach, Tel. 06 11/81 36 36
BF-Reifenhandel

2 Solex-Doppelvergaser komplett, VB DM 450.–. Tel. 04 21/58 60 43. 53 972

BMW 318, Bj. 9.75, sahara, Radio, Bereif. 185/70 x 13", 34 000 km, unfallfrei, Barpreis 15 000.– DM. T. 0 51 76/2 17. 53 962

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. Sa.-Nr. 02 34.5 26 66, n. 19 U. 6 58 46

700 Cabrio, DM 300.–. 0 77 42/58 84. 54 495

Ein LOCH ist im AUSPUFF? ÄRGER? Schluß damit! Der EMAIL-Auspuff ist da.
Für BMW, Opel-Rekord, VW-Käfer
Bitte Type u. Baujahr angeben.
L. BEIL, 6701 Neuhofen 5

Es gibt noch günstiges Zubehör zumindest bei DEWE

BBS mit ABE od. TÜV-Gutacht. BMW 316–320 I 6 x 13 189,– BMW 518–3.3 I 7 x 14 205,–

LM-Felgen	RONAL	ATS	RIAL
5 x 13	119,50	132,–	–
5,5 x 13	119,50	138,–	139,80
6 x 13	124,–	138,–	149,20
6 x 14 DB	189,50	182,–	174,90
6,5 x 14 DB	206,–	189,–	184,70
7 x 14 BMW	155,–	175,–	178,90

Natürlich auch mit Reifen lieferbar. Ständig SONDERANGEBOTE

KAMEI-Bugspoiler mit ABE* o. TÜV-Gutacht. VW Käfer*, Passat*, Golf*, Audi 50*, 80*, Polo*, Ascona A* + B, Escort II 79,– Scirocco*, BMW* 1502–2002 til. Capri II 89,– Gummi-Heckspoiler BMW 02 125,– Scirocco DM 130,–

BOSI GT – komplette Sportauspuffanlage mit ABE für: Alfasud/Ti 259,–, BMW 15–2002 ti 355,–, Mini 850-1000 248,–, Fiat 127/Spec. 235,–, Fiat 128/Rallye/Cp. 295,–, Escort I 1300 248,–, Kadett B + C 285,–, Ascona A + B 269,–, Polo/Audi 50, 198,–, Golf/Scirocco 189,–, Golf/Scirocco ab 3.75 215,–.

RAID-Lederlenkrad kompl. einbaufertig mit Nabe u. Prallsch. f. alle gängigen Fahrzeuge 137,– BRITAX-Hosenträgergurt 58,50 Schmidt+Görke Überollb gep. 270,– TÜV-zugelassen.

CIBIE kompl. mit H1 Birne u. Abdeckkapp. 180 Fernsch. 63,– 200 Fernsch. 69,50 180 Nebelsch. 66,– 200 Nebelsch. 74,– Lampenbügel f. 4 Scheinwerfer 45,–

SCHEEL Sitz
Modell 101 mit ABE 319,– Einbaukonsole 60,–

PROSPEKT '76
hochinteressant für jeden Autofahrer – sofort kostenlos anfordern!!!

Alle Preise inkl. MwSt. – Täglich NN-Versand per Post, Fracht, Expreß. Telefonische Auftragsannahme unter 02 31/ 85 13 02 oder 85 13 76. Unser Ladengeschäft ist v. 9–18 Uhr geöffnet.

Versand per NN

Alle Preise inkl. MwSt.

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16, Evinger Str. 232, Tel. 0231/851302

In Sachen Auto Ankauf + Verkauf

Die beste Adresse!

Spezialität Sport- und Exklusivwagen

Aus unseren aktuellen Angeboten!

Jaguar E V12 Coupé, 72, gelb, 57000 km
Jaguar XJ 5,2 Lim, 73, silb, 64600 km 12450,-
Jaguar XJ 12 Limousine, 75, silber, 12200 km
Ferrari BB, 75, silber, 13600 km, Radio
Ferrari Dino 246 GTS Spider, 72/73, rot, 55000
308 GT 4, 76, met-blau, 7900 km, Stereo-Radio
365 GT 2+2, 71, met-blau, überh Motor, preisw
Alfa Montreal, 76, braun, 12600 km, el Fenster

BMW 3.0 CSi, Coupé, 75, met-grün, 25900 km
BMW 630 Coupé, 76, silber, 1014 km
Maserati Ghibli SS, 72, weiß, 43400, Airc, Led
Citroen SM, 74, gold, ATM 40000 km, Airc, Led
Citroen CX 2200, 75, met-blau, 13400 km
Porsche 2,7 Carrera, 73/74, orange, 36000 km
Bitter CD, 74, weiß, Autom, Airc, Led 29900,-
Rolls-Royce Silver Cloud 2, 62, grün, 29200, T

Mercedes 280 E, 76, met-graphit, 100 km
Mercedes 280 SE, 76, ikonengold, 100 km
Mercedes 450 SEL, 74, met-blau, 45100 km
Mercedes 280 SLC Coupé, 75, weiß, 5500 km
600 Pullman, 6türig, 70, dunkelblau, 8100 km

● 1000 Autos neu + gebraucht ● autorisierter Fachhändler ● Sofortlieferung ● individuelle Beratung ● Werksgarantie ● Ersatzteilversorgung ● Deshalb scheuen wir kein. Preisvergleich

Mercedes, BMW, Porsche ständig gesucht

RR Camargue, 75, d-blau, 8100 km, Airc, Ste-R
RR Silver Shad, 74, met-grün, 70300 km, 1. Hd
Rolls-Royce Bentley T, 67, grün, 79600 Meilen
RR Bentley T, 74, silber, 24100 km, alle Autom

MGB-Vorführwagen, 76, grün, 11900 km 12950,-
Lotus Europa, 72, gelb, 31000 km
Triumph Stag, Roadster, 74, rot, 34100 km
Porsche 914/6, 70, 178 PS, TUV 8.78

1000 AUTOS - neu u. gebraucht

An- + Verkauf Ihr Vertrauenspartner

AUTO-BECKER 4 Düsseldorf, Suitbertusstr. 150, Tel. 0211/3380-1

53 870

BMW

LEICHTMETALLRÄDER
TÜV-frei f. BMW, ATS, BBS

5,5x13" + 185/70 SR 13 Uniroyal	214,-	—
6x13" + 185/70 HR 13 Pirelli	—	294,-
7x14" + 195/70 HR 14 Dunlop	300,-	340,-
7x14" + 205/70 HR 14 Dunlop	310,-	350,-
7x14" + 205/70 VR 14 Pirelli	362,-	398,-

Preise gelten f. das kpl. montierte und gewuchtete Rad, einschl. Achsabdeckungen, Bolzen + MwSt.
REIFEN-HÜFFKEN, 5952 Neu-Listernohl, Tel. 0 27 22/74 62

BMW 2002 turbo, 2 L, 170 PS, 7.74, km 44 000, TÜV 4.78, Radio, Kopfstütze, 5-Gang, Met.-Lack, Colorverglasung, Preis 14 500.–. Autohaus Todesco, 7060 Schorndorf, Tel. 0 71 81/6 20 65. 53 964 H

BMW 2002, Mod. 74, m. v. Sportzub., wie Bűg., Rec., Bilst. usw., geg. Ang. Näheres erfragen Tel. 0 73 28/50 78. 53 965

SUCHE BMW 2002 ti–tii, Bauj. 73–74, mit Fahrwerksverbesserungen. Zahle bis DM 13 000.–. Chiffre A 21/53 966

bavaria
Der neutrale U.S.-Schriftzug Präzisionsteil. Verchromt oder mattschwarz lieferbar.
B. Werner-Baberowski
4400 Münster, Postfach 8851
23,90 DM incl. MwSt. per Nachn.

BMW 2800 CSA, Bj. 12.70, für 9500.– zu verkaufen oder zu tauschen gegen XJ 6 bis 15 000.–. Tel. nur Samstag von 10–12 Uhr, 07 81/7 58 63. 53 967

2002 turbo, 6.74, 28 000 km, Drittwag., Bestzustand, Extras, VB 14 500.– DM. Tel. 0 64 21/6 49 45. 53 968

BMW 3.0 CS, Bj. 9.71, grün-met., Color, ATM, 45 000 km, Radio, Sportlenkrad, Ronal-Räder 7 x 14, 13 000.– DM VHB. Tel. 06 11/28 41 31. 53 975

Suche BMW Coupé oder Cabrio bis Bj. 68. Zuschriften mit Bild erbeten. Chiffre A 21/53 970

Kaufvertrag für BMW 630 CS, Lieferung Okt./Nov., abzugeben. E. Reitzler, Schlesierstr. 5, 8731 Nüdlingen. 53 974

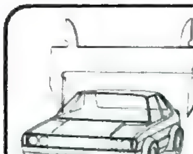
2500, Bauj. 4.74, 53 000 km, TÜV 9.78, baikal, DM 13 700.–. T. 0 62 02/6 27 56. 53 971

BMW 2002, Bj. 70, 8" ATS mit 235/60, viel Zub., alles TÜV. T. 04 21/23 71 87. 53 969

BMW 525, 30.10.75, 20 000 km, SSD, Color, polaris-met., 7" Leichtmetallfelgen, Reifen 195/70, Alpina-Spoiler u. -Dekoset, Radio, Stereo-Cass., VB DM 21 500.–. Tel. 0 26 85/16 12. 53 976

BMW turbo, Bj. 74, 38 000 km, TÜV 78, Ber. 165, TÜV-eingetr., sinnvolles Zubeh., wie neu, 15 000.–. 0 65 91/31 29. 54 239

BMW 525, 9.75, 26 000 km, inka, SSD, Bilstein, ATS, Conti 195/70 neu, Sportlenkrad, Stereo, Bestzust., Garagenzweitf., Langstr., VB DM 17 900.–. Dr. med. D. Henninges, 7800 Freiburg, Tel. 07 61/48 47 00. 54 240



Zender

Karosserieteile

Maßgeschneidert für Wettbewerb und Straße

Wir liefern TÜV-geprüfte Frontspoiler, Heckspoiler und Kotflügelverbreiterungen

für alle gängigen Fahrzeugtypen aus eigener Produktion. Außerdem erhalten Sie bei uns das komplette Zubehörprogramm der Firmen Scheel, Recaro, ATS, RAID und anderer bedeutender Hersteller zu günstigen Preisen bei täglichem Expreßgutversand.

Gesamtkatalog unseres Lieferprogramms gegen DM 4,– in Briefmarken. Händler bitte gesondertes Angebot anfordern.

Vertrieb Norddeutschland:
H. A. Zender
Feldstraße 3
5400 Koblenz
Telefon 02 61/8 55 02

Vertrieb Süddeutschland:
Händlereinkaufszentrale
Bieberer Straße 25
6050 Offenbach
Telefon 06 11/81 38 38

Für **02 tii u. 520 i** Alpina Einzeldrosselanl. kpl. T. 0 27 42/35 01. 54 496

BMW V8 3.2 L, 160 PS, Bj. 62, sehr gepfl., zu verk. T. 06 11/51 22 25. 54 497

BMW-UNFALLFAHRZEUGE
kauft zu Tageshöchstpreisen
Auto-Kautz, Telefon 02 21/36 20 63

3.0 CS, Bj. 72, metallic, Color, LM, 4 el. Fenster, Autom. neu, Lack neu, 120 000 km, Motor überholt, 11 900.–. T. 02 21/52 26 37. 54 498

2800 CS, Bj. 10.70, TÜV neu, VB DM 8200.–. Tel. 07 11/71 36 51. 54 238

Gebe **Studienplatz** in Zahnmedizin ab. WS 76, 1. Semester. Chiffre A 21/54 664

BMW 3.0, Motor (Przybilla) mit 3 Weber-Doppel + 304°-Nockenwelle, ca. 240 PS, 800 km gelaufen, DM 4000.–. Zuschriften unter Chiffre A 21/54 241

Sondermodell: BMW 2002 Targa, Bj. 73, 37 000 km, Kotflügelverbr., 7 Zoll-Alu, 195/70 oder 235/60, Alpina-Fahrwerk, 4-Vergaser-Anl., 90 L-Tank u. div. Extras, NP DM 25 000.–, für DM 14 000.– abzugeben. W. Schaadt, Tel. 05 81/49 44, tagsüber 26 62. 54 242

GOODYEAR
G 800 Grand Prix mit weißer Schrift

185/70 VR 13 TL	121.–
195/70 HR 14	126.–
205/70 VR 14 TL	154.–
185/70 VR 15	148.–

Tel. 0 67 52 / 29 58 und 23 00
frachtfrei ab 4 Stück

BMW CS- u. 3.0-Sitze u. and. TEILE. AUTOVERTRETUNG SPEZIELL BMW VEHRENKAMP, 3000 HANNOVER 21, Tel. 05 11/79 59 73. 54 243 H

BMW Bertone, Bauj. 65, ATM 110 PS, 39 000 km, 1a Zustand. 0 89/5 70 13 13. 54 244

BMW 700 LS, Bauj. 62, 28 000 km, an Liebh., evtl. Einzelt. T. 0 22 61/7 76 38. 54 245

Wir suchen ab Baujahr 1974
alle BMW unfallfrei, bar
Auto-Graner, 79 Ulm, Tel. 07 31/6 86 38

Weber 3fach-Vergaser, Sportfilter, **LM-Felgen** 6J, Stahlfelgen, alles neuwertig, für BMW/Opel 6-Z. **Suche 5-Gg.-Getr.** Straße F. 528, H. Becker, Tel. 0 23 30/77 71. 54 491

2002 turbo, 5.74, TÜV 78, unfallfr., LM-Felg., Color, VB 12 800.–. 0 72 55/4 70. 54 246

BMW 1802, braun-met., Bj. 74, 7"-Felgen, Kotflügelverbreiterung, 150 PS, Alpina-Motor, 5-Gang-Getriebe, tiefergelegt, Bilstein, hervorr. Zustand, alles TÜV-eingetr., Blaupunkt-Stereoanlage. Tel. 0 25 87/2 92. 54 247

528, Bj. 10.75, 22 000 km, taiga-met., SSD, Radio-Cass.-Stereo, Servo, VB 20 800.–. Tel. 0 62 83/16 66. 54 249

3.3 L, 5.74, 66 000, a. Extr. 0251/33391. 54 250

BMW 2002 turbo, Bj. 74, für 14 500.– DM zu verkaufen, Inzahlungnahme möglich. Tel. 0 25 01/61 61. 54 251

ALBERT-Nockenwellen, 310 Grad für alle BMW, z. B. 160 PS/DIN im 2002 ti, DM 310,–. Wörgl/Österreich, Telefon 00 43 / 53 32 - 24 83

BMW 503 Coupé, Alu-Karosse, 3,2 L, V8, Bj. 1958, Original 60 000 km, 1a Zustand, DM 14 500.–. Telefon 02 02/64 20 55. 54 252

BMW 1600 GT v. Kfz-Meister zu verk., 120 PS, 200 km/h, Alu-Räder, SSD, Rec.-Sitze, Lederlenkr., Abarth-Ausp., Ster.-Cass. + Radio, grün-met., Heckwischer, Hohlr.- + Unterb.-Schutz, VB 8700.–, Lim. wird in Zahlung genommen. Tel. ab 18 Uhr 0 55 61/89 90. 54 254

Sonderangebot

	Uniroyal		Michelin	
165 SR 13	R 180	72,26	ZX	79,36
165 HR 13	R 240	85,08	XAS	93,62
165 HR 14	R 240	90,68	XAS	99,84
175 SR 14	R 180	91,68	ZX	100,64
175 HR 14	R 240	108,11	XAS	118,88
185 HR 14	R 240	120,10	XVS	151,90
155 SR 15 tl	R 180	79,58	ZX	87,52
165/70 SR 13 tl	R 180	75,—	ZX	84,13
175/70 SR 13 tl	R 180	85,—	ZX	95,23
185/70 SR 13	R 180	85,—	ZX	86,85
185/70 HR 13	R 240	97,—	XAS	121,04
185/70 HR 14 tl	R 240	135,70	XVS	144,24
195/70 HR 14	R 240	135,—	XVS	163,22

Preise inkl. MwSt., Versand per NN. Bieberer Str. 25, 6050 Offenbach, Tel. 06 11/81 38 38

BF-Reifenhandel

2002 Targa, silber-met., Mod. 72, TÜV 78, 35 000 km, Garagenwag., VB DM 11 500.–, Finanz.-Inzahl. **Opel Schott,** 7031 Magstadt b. Stgt., Tel. 0 71 59/32 42. 54 608 H

BMW Coupé ab 70, kauft bar. Tel. 07 11/64 74 85, 61 71 82. 54 609 H

2800 CS, silber, Mod. 71, TÜV 7.78, **orig. 37 000 km,** Zweitwagen, äußerst gepfl. Zust., 12 500.– DM. Tel. 07 11/31 97 63, abends. 54 610

320, korallenrot, 6 Wochen alt, km 4000, mit Garantie, 16 900.– DM. Tel. 0 74 52/35 38. 54 484

3.0 CSI, Bj. 75, wertv. Extr. wie CSL, opt. + techn. 1a, DM 25 500,–. Tel. 0 84 53/16 49. 54 253

BMW 518, Bj. 8.57, 27 000 km, verona, VB DM 13 700.–. Tel. 0 70 31/5 13 67. 54 257

BMW-Reifen garant. I. Wahl

Größe	DUNLOP D1/Sport	DUNLOP SP57	Sonstige
185/70 SR 13 +	79,—	74,—	—
185/70 HR 13 +	99,—	89,—	—
175 SR 14 +	—	79,—	79,—[1]
175 HR 14 +	119,—	99,—	—
195/70 HR 14	125,—	—	—
195/70 HR 14 +	175,—	—	99,—[1]
195/70 HR 14 +	—	—	145,—[2]
195/70 VR 14	165,—	—	—

+ = schlauchlos, [1] = Firestone, [2] = Pirelli 446 SM.

Preise incl. MwSt., Vers. per NN oder Montage in uns. Fachbetrieb.

Pirelli CN 36 SM preisgünstig auf Anfrage.

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. 06 11-41 90 42

DIE BESTE ADRESSE!

neu von Autosport R. Kittel

Integrierte Zusatzscheinwerfer mit CIBIE-Weitstrahler H2-Birnen für Ihren BMW 316–318.

HAL'EXTRA
Kompl. m. Birnen + Befestigungst.
DM 298.–
Mont. ca. 30 min. ohne Bohren + Schneiden.

Händler bitte R 3-Angebot anfordern bei Alleinvertrieb:
Autosport Kittel Großh., 8 München 40, Elisabethstr. 53, Tel. 0 89/18 08 98

Su. ZF 5-G.-Getr., 3.0 S. 0 23 64/65 48. 54 256

BMW S V8, 3500.–. T. 02 51/7 16 28. 54 258

2002, Bj. 71, TÜV 8.77, guter Zust., SSD, Radio, silber, viel Zubehör, VB. Tel. 0 23 61/8 11 06. 54 259

1502 Alpina, 90 PS, schwarz, neuw., 19 500 km, alle Extr., DM 13 750.–. Tel. 06 11/23 37 44, Herr Prax. 54 260

Hardtop u. Kühler für 507 gegen Gebot. Tel. 05 41/5 91 77. 54 261

Suche BMW 3.0 Si ab 74. 0 25 94/67 57. 54 263

BMW 3.0 CS-L, Rennausführung, 230 PS, 30 000 km, 1a Zust., Ü-Bügel, 2 Recaro LS, Resartglasscheiben, 225/50 VR 15, neu bereift, v. Extr., TÜV 78, Inzahlungn. mögl. Tel. 0 73 33/55 91. 54 264

Suche CSL, Rennlook, ab Bj. 73, TÜV 78, Angebot bitte m. Foto. Chiffre A 21/54 266

BMW 3,0 CS, golf, Bj. 5.74, ca. 50 000 km, SSD, Aluf. 7x14, Radio, Color, Anhängerzugvor. DM 23 500.–. **Roland Stecher,** 6950 Mosbach/Baden, Postfach 1568, Tel. 0 62 61/22 08. 54 488 H

Für BMW 02: 2-45er Weber, kpl. 2 40 DDH, 1 HA kpl., 3,64er 40 % Sp., 1 Getr. u. v. a. Tel. 05 61/4 21 56. 54 268

BMW 533 i, 200 PS, volle Werksgarantie, NP 38 000.–, Lieferung Nov. 76. Zuschr. unt. Chiffre A 21/54 269

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266. 53 808 H

BMW 528, rot-metallic, EZ 4.76, Sperrdiff., 5000 km, neuwertig. Tel. 0 96 34/ 2 60. 54 270 H

BMW 3.0 CSi/74, 46 700 km, DM 22 000.–, Pkw in Zahlung. Tel. 08 81/ 4 42 53 und 87 30 87. 54 271 H

BMW Vertrag 320 ohne Kosten abzugeben, Lieferung im Dezember. Chiffre A 21/54 272

BMW sucht 0 40/5 50 50 38. 53 807 H

1000 BMW 518, neu + gebraucht ab Fahrgest.-Nr. 463 000 ges. **Auto-Graner, Tel. 07 31/6 57 88.** 53 851 H

BMW-Unfallwagen Barankauf. Telefon 0 26 71/77 82. 53 869 H

Kotfl. für **BMW 02** von 6–7" **400.–,** von 7–8" **450.–,** Frontspoiler dazu **DM 110.–,** Kotflügel wie turbo **130.–,** Frontsp. wie turbo **120.–,** Kotfl. Gr. 2 **150.–,** Frontspoiler dazu **120.–** (Teile auch einzeln). Tel. 0 63 44/21 18. 53 810 H

BMW-Unfallwagen ab Bj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchtteile aller Typen. Joisten, 5000 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21/21 30 82. 53 809

Privatmann s. BMW

2500–3.0, evtl. 520/28 ab Bj. 72, Barzahlung, hole sofort ab. Tel. 0 89/ 1 41 59 34. 54 262

BMW 316, Bj. 76, neu ca. 16 000 km, viele Extr. jetzt DM 14 450.–, BMW 3,0 Si, Bj. 75, ca. 35 000 km, schwarz, AT-Motor, 26 000 km, el. Schiebedach, Stereo, Alu-Felgen 7 Zoll, Colorglas, elektr. Fensterheber, div. Extras, neu 36 000.–, jetzt 19 950.–, BMW 520, Bj. 75, 24 000 km, Schiebedach, div. Extras, DM 15 950.–, BMW 3,0 L Autom., Bj. 75, ca. 50 000 km, blaumet. Schiebed., Radio, Servol., v. Zub., neu ca. DM 36 000.– jetzt DM 22 650.–, BMW 518, Bj. 75, 59 000 km, Schiebedach, Rad., heizb. Hecksch., div. Extr., neu DM 19 052.–, jetzt DM 13 350.–. **Auto-Haus Benz,** Gummersbach-Dieringhausen, Tel. 0 22 61/7 72 17 und 7 76 62. 54 485 H

STOP! Suche BMW 02 ab Bj. 74/75 aus 1. Hd., met., wenige km, in 1a Zust. u. unfallfr. T. 0 62 27/6 18 77. 54 486

BMW 3,0 LA, sienabraunmet., Bj. 5.76, ca. 7000 km, SSD, Colorverglasung, Radio, Stereo, NP 36 500.–, VB DM 31 500.– inkl. MwSt. **Roland Stecher,** 6950 Mosbach/Baden, Postfach 1568, Tel. 0 62 61/22 08. 54 487 H

BMW 3,0 CSL, 7.73, 43 000 km, weiß, Front- + Heckspoiler, Schalensitze, Rad.-Cass.-Ster., A-Gurte, TÜV 10.77, neu bereift, Inz. mögl., DM 19 800.–. Tel. 08 71/7 33 94. 54 489 H

BMW 2002 GS Turning, 170 PS, Bj. 6.72, TÜV 7.78, 53 000 km. Höchstgeschw. 205 km/h, v. Extr., Bestzust., Pr. DM 13 200.–. Tel. 0 61 72/2 90 35. 54 490

Für den verwöhnten Autoliebhaber BMW V8, 2,6 L, 110 PS, Bj. 63, SSD, Radio, TÜV 3.77, Anh.-Kuppl., 1900 km, DM 13 000.–. BMW V8, 2,6 L, 110 PS, Bj. 69, SSD, Radio, TÜV 3.78, Anh.-Kuppl., 1900 kg, DM 8000.–, BMW V8, 3,2 L, 140 PS, Bj. 62, mit Doppelregister-Verg., SSD, Rad., TÜV 9.78, Anh.-Kuppl. 1900 kg, DM 12 000.–, Tel. 0 21 61/1 95 33. 54 492

BMW 2002 ti, Bj. 70/71, Alpinafahrwerk, Überrollbügel, Schalensitze, Lederlenkrad, 5 Gg.-Getr., Bereifg. 185/70/13, Rallye-Auspuff, innenbelüftete Bremsen, v. Zub., alles TÜV-eingetr., 5300.–. T. 0 22 24 56 55. 54 493

BMW 2500–3.0 S, ab Bj. 73, zu kauf. ges. unter Chiffre A 21/54 494

2.8 CS, 71, bildschön, Mot. 50 000 km, Inzn. BMW 02-Serie möglich. Tel. Mo. bis Fr. 0 66 41/20 05, Michelsons. 54 255

Bonito

Gelegenheit: Bonito-Baus. auf Fahrgest. montiert, mit allem Zub., sofort zu verk., Preis VB. Tel. 0 61 55/43 25. 53 978

Verkaufe Bonito, rot, TÜV 9.77, 4700.– DM. Tel. 0 75 31/2 67 39. 53 979

Bonito, bagheeragelb, Bj. 1.76, Sus, 59 PS, 8000 km, Super-Ausstattung, umständeh. zu verk. 0 71 23/1 57 70. 54 612

Borgward

Verk. Borgward Isabella TS Coupé, Bj. 59. T. 0 68 34/26 34, abends n. 20 h. 53 980

Isabella Coupé, weiß, Led., Garagenfahrz. Tel. 0 21 91/3 85 16 oder 3 25 14. 53 981

Isabella, opt., techn. Bestzust., 12 V, Bj. 57, mehrfache Ersatzteile, an Liebhaber. Tel. Mainz 3 45 55. 53 982

Hansa 1100 Coupé, Bj. 59, TÜV 4.78, ATM 35 000 km, Bestzustand, nur an Liebhaber, VB, Tel. 0 22 33/7 69 59. 54 499

Isabella Coupé mit Blechschaden billig zu verk. R. Feil, Kottweilerstr. 21, 6792 Ramstein II. 54 500

Borgw. Kübelwagen 2.3 L, Bj. 57, 56 000 km, neuw., Extr. 02122/332018. 54 501

Verkaufe Borgward-Lkw mit 1500 ccm-Motor. H. Gemmer, Bornstr. 17, 5409 Singhofen/Nassau. 54 659

Buggy

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
605 Offenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0611/854824
4 Modelle.
Fertigfahrzeuge
TÜV abgen.
Bausätze
und Zubehör
Prosp. 2.– in Briefmarken

Karmann Ghia, Bj. 72, gut. Zust., VB 3800.–. 0 23 71/3 01 15, 0 23 74/7 18 80. 53 983

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSÄTZE – ZUBEHÖR
APAL D 7071 Leinzell Tel. 0 71 75/62 63
BUGGY-SHOP
JÜRGEN F. WIRTH INGENIEURBÜRO
Ausf. Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,- (Scheck od. bar)
WINTER-PREISE

BUGGY-CENTER
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen nur gegen DM 5,– Schutzgebühr
BIEBER KG. · 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 0202/550280/590373
Buggy-Center Freiburg
Schwarzwaldstraße am Jahnstadion, Telefon 07 61/6 25 12

SUPERGELEGENHEIT: Neuer Apal-Jet, Lederlenkrad, Schalensitze, breite Reifen, mit allen Eintragungen TÜV-abgenommen, DM 8650.–. Tel. 0 22 97/ 5 84 oder 2 08 nach 19 Uhr. 54 267

BUGGY REIFEN
sämtliche Reifen für alle Buggy-Typen sofort lieferbar, sehr günstig in der „60" Serie mit weißer Beschriftung.
REIFEN-HENNIG KG
62 Wiesb.-Amöneburg, Tel. 0 61 21/6 42 85

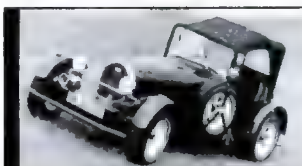
Achtung! Fertig vormontierte Bausätze DM 2600,-, alle TÜV und auf Lager. Günter Siegel APAL-BUGGY'S, 5275 Bergneustadt, Fichtenstr. 22, Tel. 0 22 61/4 13 83/5 19 45.
Ausführliche Prospekte 2,—

Gelegenheit: Buggy Apal, Modell 75, preisgünstig abzugeben, DM 9000.–. Tel. 0 76 64/74 30. 53 984

Autobahn Stuttgart – Ulm • Ausfahrt Aichelberg – Boll
7325 Boll • Badstraße 38
APAL BUGGY-BAU
Fertigfahrzeuge • Bausätze • Zubehör
Ausführliche Unterlagen, TÜV Bericht DM 4,-

Verkaufe neuen Apal Corsa mit Hardtop. Sehr preisw., noch einige Arbeitsst. erf., Zubeh. Chiffre A 21/51 314

Bugatti



AHK-Bugatti · 35 B · replica
Bausatz 421teilig, DM 5194,20, TÜV-Prüfber. Fertigfahrz. m. Cabrioverd. DM 24 420,—. Herstellg. u. Vertrieb: Autohaus R. Kühn KG, Billbrooker Deich 99, 2000 Hamburg 28, T. 0 40/78 51 68. Vertrieb: Peter Stoy, Yorckstr. 36, 1000 Berlin 61, T. 0 30/2 16 43 79

! Wir klopfen keine Sprüche !
unser Bugatti-Nachbau kann sich sehen lassen!

Komplett-Bausatz DM 4975.–+MwSt., auch fahrfertige Fahrzeuge! (Vermietung) **SCHEIB GmbH CLASSICCAR,** 8800 Ansbach, T. 09 81/34 37. 54 502 H

Cadillac

Cadillac Sedan De Ville, Hardtop, Klima, Colorgl., neuer Motor, Bj. 67, guter Zust., zu verk. Tel. 0 71 39/71 67. 53 985

Cadillac Seville Vorführwagen, Bj. 76, mit kpl. Euro-Ausstatt., wie: verstellb. Lenkrad, Radio, Stereo mit automat. Antenne, elektr.: Sitzverst., Fenster, Kofferraumverschluß, Klimaanlage, automat. Niveaureg., getönte Scheiben, Monitorsystem für günstigen Kraftstoffverbr. u. v. m., sehr günstig abzugeben. Autohaus Jöst KG, 6940 Weinheim, Tel. 0 62 01/1 40 27. 53 986 H

Chevrolet

Stingray, Bj. 74, 7,5 l, 300 PS, unfallfrei, TÜV 78, sehr gepflegt, VB DM 19 500.–. Tel. Starnberg 0 81 51/ 1 41 27. 54 273

BOSIGT
der Spurtschnelle
● von Technikern aus dem Rennsport entwickelt
● lange Lebensdauer
● benzinsparend
● überlegenes technisches Konzept
TÜV geprüft
Dr.Höhn Sport Styling
Hochleistungs Auspuff
Postfach 32 7118 Ingelfingen, Tel. (0 79 40) 21 00
Fordern Sie den umfangreichen Sonderprospekt an.

Corvette Targa, 75, Extras, 25 000.– DM. Tel. 06 11/72 08 66 (Büro). 54 503

Gelegenheit: Stingray Cabrio 7 Ltr., orig. 19 000 Ml., Lack u. Cabrio neu, Stereo, Color, opt.+techn. Bestzust., DM 13 950.–. Tel. 02 21/17 13 20 oder 0 22 37/81 36. 54 504

Stingray-Teile Tel. 0 60 31/1 31 01. 53 811 H

Stingray-, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 53 812 H

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/2 65 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

Chevrolet Camaro SS, Bj. 71, 65 000 Meilen, 5,7 L, 225 PS, TÜV 8.76, DM 6000.–. Tel. 02 51/7 49 10. 53 987

Corvette, 17 000 km, weiß, 4-Gang, Konsolenschaltung, wie neu, 20 500.– DM. Tel. 06 11/59 06 75. 53 988 H

Corvette Targa, Bj. 69, 5,7 L, 300 PS, VB 11 000.–. Tel. 0 72 22/3 94 34. 53 989

Citroen

CX 2000 Conf., 15 960.– DM; 2400 Sup. 17 990.– DM + 360.– DM Fracht, fabrikneu mit Garantie! **Autoimport Kugel,** 5503 Konz bei Trier, Tel. 0 65 01/30 82

Citroen II CV, sehr gt. Zust., fahrbereit, Bj. 53, VB 10 500.–. Boucher, Felix Faure 51, 69003 Lyon, France. 54 651

Suche Citroen SM Vorderwagen, Haube, Kotflügel, Lampenträger, Stoßstange. Tel. 0 22 71/77 50. 54 505

Verk. Citroen CV 11 B. T. 0 49 61/24 02. 54 275

Citroen, gebr. 70–76, alle Modelle verk. Tel. 0 71 83/63 57. 54 276

Rarität: Mehari Sept. 1972, TÜV bis Ende 1977, 60 000 km, geg. Höchstgeb. unter Chiffre A 21/54 506

Citroen SM, Bj. 73, in Bestzust., günstig zu verk. Tel. 0 81 42/19 48. 53 990

SM, Bj. 72, 1a Zust. Tel. 0 88 51/54 36. 53 991

SM, Bj. 72, blau-met., schwarz. Leder, Klimaanlage, unfallfrei, neu bereift, TÜV 78, 35 000 km, geg. Höchstgebot zu verkaufen. Chiffre A 21/53 992

Datsun

Datsun 260 Z 2+2, grün-met., 45 000 km, 1. Hd., 5-Gg., 17 800.–. 0 24 21/6 21 57. 54 277

Datsun 260 Z 2+2, EZ 4.75, 23 000 km, mit reichlicher Sonderausstattung, in optimalem Zustand zu verkaufen. Tel. 07 11/79 32 97. 54 613

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

De Tomaso

COERPER AUTO EXKLUSIV

De Tomaso-Stützpunkt NRW
4 Düsseldorf-Heerdt — Am Handweiser
Burgunderstr. 30, Telefon 02 11/50 16 05

Sofort ab Lager lieferbar:
De Tomaso Pantera GTS u. GTL u. Longchamp - Neu- wie auch Gebraucht-Fahrzeuge

Pantera GTL, Bj. 5.76, 5500 km, rot, 1. Hd., Stereo, 10", NP 50 000.– DM, für 36 000.– DM VB zu verk. Inzahlungn. mögl. Tel. 08 51/5 11 90. 54 278

Pantera, Bj. 73, 10 000 km, Aussehen wie Foto, zu verk. Tel. 02 31/23 42 42. 53 993

De Tomaso Pantera, 34 000 km, gelb, neuw., 19 900.–. 030/4132439 n. 18 h. 54 279

Pantera L, EZ 10.74, 50 000 km, Zweitw., anthrazit-met., GTS-Ausf., erstkl. Zust., weg. Kauf von größerem Pkw für DM 28 700.– zu verk. Tel. München 0 89/33 27 80. 54 280

De Tomaso-Vertretung
Neu - Gebrauchtwagen - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Pantera GTL, Bj. 74, 22 000 km, v. Extras, DM 25 500.–. T. 0 51 25/12 26. 54 507

DE TOMASO-HOECKER
674 Landau/Pfalz, Neustadter Str. 23, Tel. 0 63 41/8 27 93

DKW

Suche **DKW F 91 Cabrio,** gut erhalten. Zuschr. unt. Chiffre A 21/54 281

Junior de Luxe, 62, TÜV neu, 1a, orig., 68 000 km, 2. Hd., Bremsanl. überh., DM 1750.–. T. 0 71 52/5 14 84. 54 508

Ferrari

Ferrari-Allein-Importeur
Die Meisterwerke d. F 1-Weltmeisters

AUTO-BECKER
4 Düsseldorf · Suitbertusstraße 150 · Tel. 02 11/33 60-1

53 871

Berlinetta Boxer, 75, nur 8 Monate gelaufen, 1. Hd., unfallfrei, Farbe: dino-rosso, schwarzes Leder, Stereo, Klima, el. Fenster, NP DM 100 000.–, zum Festpreis von DM 59 500.–, von Privat. Tel. 0 40/8 50 26 92. 54 282

Ferrari Dino 308 GT, nur 7800 km, 5.75, rot, DM 33 000.–. Tel. 0 21 04/2 40 21 und 2 41 85. 54 283

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39b, Tel. [illegible]

Verk. Dino-Teile neuw. T. 0 64 55/3 14. 54 284

Bj. 60–67: techn. guter Zustand, von Privat gesucht. Angebot und Bild an Chiffre A 21/54 285

Ferrari BB, Bj. 76, 12 000 km, 1. Hd., unffr., für DM 69 500.– inkl. MwSt. zu verk. Tel. 08 21/7 52 16. 54 511 H

Ferrari-Gebrauchtteile zu verkaufen, Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 53 813 H

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 53 814

Dino 246 GTS, EZ 75, wie neu, für DM 19 800.– zu verk. T. 0 75 72/27 83. 54 509

Suche gegen bar 246 GTS, 1. Hd., auch def. Tel. 0 91 01/4 11, App. 18. 54 510

Ferrari 365 GTC, Bj. 73, 31 000 km, traumhaft schön, zu verk., VP DM 36 000.–. Tel. 0 73 22/77 48. 53 994

Dino 246 GT, Bj. 72, d.-blau, f. 12 500.– DM überh., 15 950.–. T. 0 70 22/3 45 39. 53 995

Ferrari 308 GT 4, Bj. 74, 57 000 km, tot. überh., Belege! 27 500.–. 02303/4 02 28. 53 996

Fiat

Hardtops für Fiat Spider 850, einfach oder 3teilig. Für Fiat Spider 124, 3teilig.
KURBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46/2 93

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht. Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 53 815 H

Fiat 130 B, Bj. 4.74, TÜV 4.78, 71 000 km, Autom., Stereoanlage, silbermet., weit. Extras, Bestzust., 14 350.– DM. Tel. 0 51 21/4 58 65. 54 286

Suche Hardtop für 124 Spider. Tel. 0 22 61/7 72 24. 54 287

Fiat 128 Berlinetta, Bj. 76, 8000 km, f. DM 9900.– zu v. Tel. 0 91 31/6 57 94. 54 288 H

Suche fahrbar. Fiat 2300 Coupé oder Dino Spider/Coupé. Chiffre A 21/54 289

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FIAT 127, 128, 128 rally, 128 Coupé, 125, 125 Spezial.
SEBRING, Im Günzinger 7, 7753 Allensbach

Fiat Sportcoupé 1800, 118 PS, 25 000 km (200 km/h), sil.-m., Alu-F., Stereo, NP 18 000.–, VB 9200.–. 02221/462185. 54 290

Fiat Dino Spider, Bj. 71, hervorragender Zust., generalüberholt, bei FIAT HB (DM 5500.–, belegbar), gesundheitshalber für DM 8000.– zu verk. Chiffre A 21/54 291

Fiat 130 Coupé, blau-met., Automatic, Bj. 75, 20 317 km, Klima, Leder, Radio-Kass.-Stereo, Garagenwag., f. 33 000.– zu verk. Chiffre A 21/54 614

2300 S Coupé, TÜV 5.78, gt. Zustand, kein Rost, gut. Lack, Preis 4800.– VB. Chiffre A 21/52 632

Fiat 130, 2.8 L, Autom., el. Fensterheber, silber-met., 1. Hd., unfallfrei, Pr. VB. Tel. 0 25 66/41 71. 54 513 H

Dino Spider 2 L, Mot. 6000 km, Kupplg., Vorderachse, Reifen neu, Col.-Scheibe, kpl. 2. Hinterachse, 2. Mot., alle bewegl. Teile, Kolben, Kurbelw. etc., 18 000 km gel., Innenausst. neu, DM 15 000.– VB. Tel. 0 61 31/5 86 73, nach 19 Uhr. 54 514

Su. 130 B z. Ausschl. Teile von 2300 Coupé u. Dino-Getr. u. Verg. zu verk. Tel. 09 11/73 17 27. 53 997

Fiat 124 Sport Coupé, 11.75, 20 000 km, 118 PS, 5-Gang, zu verk. unter Chiffre A 21/53 998

Suche Hardtop für 850 Fiat Spider. Tel. 0 89/8 59 94 70, ab 18.30 Uhr. 53 999

Fiat Spider 1600, 110 PS, Bj. 71, 83 500 km, TÜV 8.78, Abarth-Felg. u. -Anlage, VHB 3000.–. W. Mittag, Eimterstr. 97, 4900 Herford. 54 001

Ghia 2300 S Coupé, Mod. 66, TÜV 9.77, s. g. Zust., VB 3900.–. 0 75 41/2 54 32. 54 002

130 B, 6.73, 53 000 km, d.-blau, Radio, el. Color, gepflegt, 8600.– DM. Tel. 0 52 61/7 10 11 v. 8–9 + 18–20 Uhr. 54 004

Ford

kws AUTOTECHNIK
liefert für alle **FORD-MODELLE MOTOR,-FAHRWERK- und KAROSSERIE-Umbauteile** für Straße, Rallye und Racing, kompl. Gr. 1- und Gr. 2-Fahrzeuge. Bitte Katalog gegen DM 3,— in Briefmarken anfordern. Alle Teile mit TÜV-Gutachten. Tägl. Expreßvers.
54 Koblenz-Lützel · B 9 · Am Berg 2 · Tel. (02 61) 8 08 58

Gelegenheit! Wegen Hochzeit Escort RS 2000, 5.76, zu verk. VB 2000.– unt. Neupreis. Tel. 0 64 40/2 26. 54 292

Ford-Transit 1700 m. hohem Aufbau (Stehhöhe), geeignet als Zugwagen oder Camping-Wagen, DM 2000.–. Zuschr. unt. Chiffre A 21/54 293

Mustang (Ford) T 5, Bj. 71, 8 Zyl., 210 PS, äußerst gepflegt, DM 9100.– zu verk. Tel. 05 61/5 40 03. 54 294

Escort I RS 2000, Totalschaden, 35 000 km, Motor, Getriebe, Hinterachse o.k. Tel. 0 64 28/13 15. 54 295

Ford OSI Coupé, V6-Motor, 90 PS, TÜV-frei, zugelassen, umständehalber, DM 5980.–, Privat, Finanzierung mögl. Tel. 0 23 58/73 34. 54 296

Capri II XL, Bj. 6.75, rot, 14 600 km, 1,6 L, 68 PS, 3000.– DM unt NP VB. Tel. 0 29 73/66 76. 54 009

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FORD Capri 1600 GT + XL, Escort II.
SEBRING, Im Günzinger 7, 7753 Allensbach

Verk. **Capri RS**-Motor, 2,6 l-Einspritzer m. Pumpe, 55 000 km gel., geg. Gebot, nicht unter DM 1500.–. B. Overlöper, Müssingen 48, 4410 Warendorf 3. 54 298

Escort RS, Bj. 74, TÜV 78, Motor 3000 km, 140 PS, Ü-Bügel, viele Extras, Racing-Reifen, zu verk. Tel. 0 95 61/9 71 58, bis 18 Uhr. 54 299

Capri 2600 E, Bj. 71, Kotflügelverbreiterung, Front- u. Heckspoiler, 9" BBS-Felgen, Überrollbügel, Schalensitz auf Fahrerseite, Schubstreben, Bereifung 235/60 VR 13, Motor 71 000 km, umständehalber abzugeben. Preis 5500.–. Kraut, Uhlandstr. 63, 7314 Wernau, Tel. 0 71 53/3 90 93. 54 300

Mustang-Teile zu verk. **Unfall-Wagen** ges. Jantos, T. 0 60 31/1 31 01 o. 58 04. 53 616 H

Mustang Mach 1,
Bj. 76, noch nicht zugel., gelb, 2,8 V6-Mot., 4-Gang-Schaltgetriebe, Radio, 19 000.– inkl. MwSt.
BMW Niederlassung Stuttgart, Telefon 07 11/61 80 57. 54 616 H

Mustang T5 Sportback, 3türig, EZ 5.75, 1. Hd., 39 000 km, 15 400.– inkl. MwSt., Finanzierung, Inzahlungnahm. **Opel Schott,** 7031 Magstadt b. Stgt. Tel. 0 71 59/32 42. 54 615 H

Tausche od. **verkaufe** Ford Mustang, Bj. 66, neuer Mot., Getr.-Schaden, geg. Merc. 250 S od. and. Fahrzeug. Tel. ab 20 Uhr 02 34/1 56 96. 54 515

Ford OSI, Bj. 6.68, TÜV 9.78, Innenausst. echt Leder, 8fach ber., Radio u. Stereoanl., nur Sommer gef., Pr. 5300.–. Tel. ab 18.30 Uhr 0 83 31/22 24, Geschäftsz. 0 83 36/6 11. 54 516

Mach I, Bj. 5.71, alle Extr.: Autom., Klimaanlage, el. Fensterh., Quattroanlage, Dachantenne usw., für DM 10 000.– überholt (Belege), Motor ca. 40 000 km, 15–16 Ltr./100 Normalbenzin. Techn. u. opt. neuwert., 9600.– DM VB, evtl. Tausch od. Inzahlungnahme, BMW, Mercedes, Porsche. Krs. Hannover, mögl. abends, Tel. 0 51 37/7 58 11. 54 010

Capri II, im Rennlook, Bj. 75, 2,6 Ltr., 150 PS, met., Kotflügelverbr., 9" BBS, 235/60, Front- u. Heckspoiler, tiefergelegt, Schalensitze, innenbel. Scheibenbr., Doppelscheinw., alle Extras, Zust. wie neu. Telefon 0 70 32/3 14 09. 54 517

Mustang T 5, orig. 40 000 km, 1. Hd., unfallfrei, neu bereift, Bj. 70 blau, 1a Zustand, Garagenwagen, Preis DM 7900.–. Tel. 0 89/8 50 27 83. 54 006

Capri 3.0, 73, Rennlook, Fahrwerksänderung, 235/60, BBS, Front- + Heckspoiler, Kotflügelverbr., Ü-Bügel, SSD, el. Fenster, alles TÜV, DM 13 500.–, nehme Pkw in Zlg. T. 05 11/1 66 92 21. 54 007

Capri 2,0 l GL V6, Bj. 76, 5000 km, DM 14 000.– VB. T. 0 67 52/29 45 ab 17 Uhr. 54 008

Ford Mustang Ghia, Autom., Bj. 8.74, DM 12 500.–, nehme Wagen in Zahlung. H. Kamut, Friedrichstr. 10a, 6837 St.-Leon Rot. 54 297

Ford OSI, Bj. 68, 80 000 km, Radio, Top-Zustand! Tel. 0 71 54/2 26 04. 54 005

Geländewagen

Allrad-Geländefahrzeuge
Land- und Range Rover, ARO, Jeep, DKW, Haflinger, VW 181, Unimog. Ankauf — Verkauf — Tausch, ständig große Auswahl, Ersatzteile-Versand für Land- und Range Rover — ARO
Allrad — Toni Wagner
Land-, Range Rover-, ARO-Vertragswerkstatt, 7891 Bannholz bei Waldshut, an der B 500, Telefon 0 77 55 / 3 63

Aus Armeebeständen bieten wir an: Land-Rover „88" und „109" mit Planverdeck u. Hardtop, Land-Rover in gutem Zust., schon für DM 4500.–. Europa B.V. Stationsweg 90, Herkenbosch/Holland (5 km v. deutsch. Grenze bei Roermond), 00 31/47 52/14 30. 67 541 H

VW 181, 15 000 km, 1. Hand, Standheizung u. v. mehr, DM 11 500.–. Tel. 06 11/59 06 75. 54 011 H

Unimog S 404, Kofferaufb., TÜV neu, gt. Zust., 4200.–. T. 0 30/3 12 28 49, abds. 54 012

Unimog S, TÜV 7.77, Pkw-Zubehör, Sonderaufbau, volle Expeditions-Ausrüstung, Zusatz-Tanks, Winde etc., VB 9800.–. Tel. 0 91 54/48 20. 54 013

Glas

Glas 1700 GT, Bj. 68, v. Priv. zu verk. Tel. 0 95 65/4 35, samstags ab 19 Uhr. 54 301

3 x Glas 1700, TÜV (fahrbereit), **1 x Glas 1300,** g. T. u. A. von 1004, 1204 TS, 1304 TS u. 1700 Glas alle Ersatzteile vorhanden. E. Malberg, Hochheidlerstr. 55, 4140 Rheinhausen. 54 302

Glas V8, TÜV 77, billig zu verkaufen. Tel. 0 78 32/87 69. 54 518

Glas 1300 GT, Bj. 68, TÜV 3.77, 52 000 km, Radio, opt. + techn. sehr gut. VB 2500.– DM. Tel. 0 22 21/34 25 96. 54 014

Iso

ISO Grifo, Bj. 73, 5,4 L, 254 PS, hellblau-met., helle Lederausstatt., 27 000 km, als 2. Wagen gefahren, in exzell. Zustand, zu verkauf. T. 0 21 52/79 78. 54 303

Wir bieten unverbindlich an: ISO Rivolta Fidia, Bj. 70, AT-Motor 50 000 km, leichter Heckschaden, 12 500.– DM. Tel. 0 40/2 99 48 30. 54 304 H

Iso Grifo, 7 L, Targa, 70, Autom., TÜV 78, 14 500.– DM. Tel. 0 61 86/4 64. 54 305

Italia

Suche ITALIA, auch Unfall
Tel. 0 89/8 41 34 35 und 16 31 31. 54 617

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Jaguar

JAGUAR
XJ/S, XJ 4,2, XJ 5,3
Coupé u. Limousine beim größten Jaguar-Händler
AUTO-BECKER
4 Düsseldorf · Suitbertusstraße 150 Tel. 0211/3380-1
53 872

Suche EV 12 Roadster von Privat. Tel. 0 40/31 52 78, von 10–18 Uhr. 54 520

E-Type V12 Cabrio, Bj. 73, TÜV neu, rot, 40 000 km, Topzust., Hardtop, DM 22 800.–. Tel. 0 62 52/7 11 21. 54 521

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 4.2 – XJ 5.3, Lim. + Coupé günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05/47 03 + 0 21 01/6 95 44

E-Type, Cabrio, 3,8 l, 268 PS, silbermet., Bj. 62, teilrest., opt. u. techn. i. Bestzust., TÜV 78, wegen Familienzuw. zu verk. o. im Tausch gegen Landrover od. Jeep CJ 5. Tel. 08 31/2 23 88. 54 522

MK II, Bj. 68, 2.4 Autom., orig. Ml. 36 000, Topzust. Tel. 05 21/2 08 92. 54 519 H

Jaguar XJ 12 Lg, Fuel Injection, silbermet. m. schw. Lederdach, Erstzul. Feb. 76, ca. 11 000 km, wie neu, Pr. 32 500.– + MwSt. zu verk. Tel. 0 95 72/16 23. 54 523

XJ 6, 4,2, 34 000 km, DM 19 800.– + MwSt. Tel. Ulm 38 14 35. 54 524

XJ 6, 4,2, Auto., 2 J. TÜV, 80 000 km, Extr., Bestzust., DM 11 700.–. Tel. 04 51/49 26 87. 54 525

Jaguar
Exklusiv-Händler
HOCHKEPPEL
502 Frechen b. Köln
Ruf 0 22 34/5 27 01

Jaguar MK II, 3,4 l, Bj. 67, TÜV 9.78, DM 7200.–. Tel. 0 25 33/16 29. 54 526

XK 150 S / TÜV NEU
Interess. Preis. Tel. 07 21/2 97 22. 54 618

XJ 6+12 Neuwagen sof. lieferb.
weit unter Preisempf. Fink, 0 72 54/10 81

Jaguar XJ 6, 4,2, Bj. 72, 1. Hd., TÜV neu, 75 000 km, Radio-Stereo, DM 10 800.–. Tel. 07 11/64 74 85/61 71 82. 54 619 H

Jaguar XJ 6 Coupé silbermet., Mod. 76, ca. 15 000 km gel., 28 000.– DM, zu verk. Tel. 04 21/32 09 11. 54 622

Jaguar XJ 12, 73, 62 000 km, für DM 19 500.– zu verkaufen, Inzahlungnahme mögl. Tel. 08 21/7 52 16. 54 306 H

MK IIs zu fairen Preisen, engl. Zul. oder mit TÜV. Dipl.-Ing. Peter M. Ziegler, Tel. 0 61 31/9 02 29. 54 307

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/2 65 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

Jaguar XJ 6
4,2 Ltr., Direktionswagen, Bestzustand, Bj. 73/74, zu verkaufen. Telefon 02 41/6 40 29. 54 621

JAGUAR-REIFEN
XJ 6 ER 70/VR 15 DUNLOP DM 175,–
XJ 12 205/70 VR 15 DUNLOP DM 182,–
Telefon 0 27 22 / 74 62

MK II, 20 000 Meilen, 1. Hand, US. Tel. 06 11/5 97 30 47. 54 309

JAGUAR
IN OSTWESTFALEN–LIPPE
AUTO–SPORT–STOPKA
Ständige Auswahl an Neu- und erstkl. Gebrauchtwagen
T.: Bielefeld 2 08 92/20 35 57

3,4 S, Bj. 66, 88 000 km, nachweisbar, TÜV 8.78, in sehr gutem Zustand, DM 9800.–. Tel. 0 75 22/31 53. 54 016

Jaguar-Reifen
XJ 6 ER/70 VR 15 Dunlop DM 175,–
XJ 12 205/70 VR 15 Dunlop DM 182,–
Garantiert i. Wahl, Preis incl. MwSt., zuverläss. Versand per NN oder Montage in uns. Fachbetrieb.
AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieberger Str. 18 Telefon: (06 11) 41 90 42

Jaguar 420 Saloon, Bj. 69, n. Motor, n. Getr., mit Belegen, TÜV-frei, sehr gepfl. Zust., VB 8900.–. 02 31/21 47 59. 54 308

MK 1, Bj. 58, DM 8000.–. 05 51/5 97 27. 54 310

Jaguar XJ 6, 4,2 L, 35 000 km, dunkelblau, Bestzust., abzugeben, 19 500.– DM. Tel. 0 97 21/8 23 35, 9–18 Uhr. 54 311

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- und erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 58 77
Ankauf von guten gebrauchten Jaguar.

Jaguar MK 2, 3,4 L, in gut. Zust., mit engl. Zulass., zu verk., Preis 3990.– DM. Tel. ab 12 Uhr 0 29 41/54 36, Tel. ab 20 Uhr 0 29 41/23 23. 54 313

Autorisierte Jaguar-Fachbetriebe:

JAGUAR

Ein gutes Auto braucht einen guten Service!

Ihr Jaguar ist ein außergewöhnliches, hochmodernes Auto. Deshalb braucht er einen außergewöhnlichen, hochmodernen Service. Der autorisierte Jaguar-Händler kann Ihnen diesen Service garantieren. Denn er verfügt über die entsprechend ausgestattete Werkstatt und die werksgeschulten Fachkräfte. Er besitzt die neuesten technischen Informationen und garantiert die Verwendung von Original-Ersatzteilen.
Deshalb achten Sie beim Kauf wie beim Service auf das

Zeichen des Vertrauens

JAGUAR
VERKAUF
SERVICE

AACHEN,
Autohaus Dreis, Tel. 0241/73093
Josef Lannotte,
Tel. 0241/162375 + 162382
ALBSTADT,
Anton Godinez, Tel. 07431/4337 + 2452
ALSDORF,
Hubert Nüsser jun., Tel. 02404/1255
ALTENA,
Klaus Lienkamper & Co oHG,
Tel. 02352/50430
ALZENAU,
Autohaus Amberg, Tel. 06023/449
AMBERG,
Rattke & Hofmann, Tel. 09621/81758
ASCHAFFENBURG,
Autohaus Amberg,
Tel. 06021/21418/19 + 21410
AUGSBURG,
R. Stolber Automobile, Tel. 0821/30878
BAD HONNEF,
Peter Reuffel, Tel. 02224/2406
BAD VILBEL,
Michael Krage GmbH, Tel. 06193/8102-3
BAD ZWISCHENAHN,
Dierk Mengers, Tel. 04403/3378
BAYREUTH,
Auto-Koller, Tel. 0921/69127-29
BECKUM,
Hubert Pfannkuche, Tel. 02521/3301
BERGISCH-GLADBACH,
Kirch & Nicolin, Tel. 02202/51844
BERLIN,
Herbert Schultze oHG,
Tel. 030/8869035 + 822051
BIELEFELD,
Auto-Sport Stopka,
Tel. 0521/20892 + 203557
BITBURG,
Carl Metzger KG, Tel. 06561/3462
BONN,
Auto-Kümpel, Tel. 02221/232061
Auto Mahlberg, Tel. 02221/636656
BRAUNSCHWEIG,
Michael Gottschling + Sohn KG,
Tel. 0531/74546
BREMEN,
Auto Heins KG, Tel. 0421/490016-17
DARMSTADT,
Hans Bryjak, Tel. 06151/81666
DAUCHINGEN,
Waldemar Birkholz, Tel. 07720/4583
DETMOLD,
Fritz Siegmeyer, Tel. 05231/24742
DIETZENBACH,
Autohaus Peters, Tel. 06074/23567
DORMAGEN,
Egon Huntgeburth, Tel. 02106/47171
DÜSSELDORF,
Auto Becker,
aus der Firmengruppe
Auto-Supermarket GmbH,
Tel. 0211/3380-1
Birkelbach & Unkruer,
Tel. 0211/671660
A. Bruggemann + Co GmbH,
Tel. 0211/7818-1
DUISBURG,
Autax Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG,
Tel. 0203/20901
ECKERNFÖRDE,
Neitzel KG, Tel. 04351/5646
ERLANGEN,
Auto Lehner GmbH, Tel. 09131/33158
ESSEN,
Theo Decker GmbH + Co KG,
Tel. 0201/684145
ETTLINGEN,
Walz & Zimmermann GmbH + Co KG,
Tel. 07243/5652 + 77305
FELLBACH-SCHMIDEN,
Georg Ceslik, Tel. 0711/511560
FISCHEN,
Auto Salger, Tel. 08808/534
FLENSBURG,
Petersen Auto-Depot, Tel. 0461/17851
FRANKFURT,
Autohaus Bernhard Kneifel,
Tel. 0611/786630 + 785079
E. H. Depireux,
Tel. 0611/235864 + 734306
FRECHEN,
Manfred Hochkeppel,
Tel. 02234/52701 + 59123
FREIBURG,
Autohaus Speck, Tel. 0761/31131 + 32
FÜRTH,
Autohaus Enser KG,
Tel. 0911/770463 + 78078
FULDA,
Friedrich + Maier GmbH + Co KG,
Tel. 0661/6969
GELSENKIRCHEN,
Günter Auffenberg, Tel. 0209/54801
GEVELINGHAUSEN,
Franz Josef Becker, Tel. 02904/2631
GRONAU,
Gerhard Kemper, Tel. 02562/3329
GUXHAGEN,
Christian Kühlborn, Tel. 05665/2081
HAGE,
Claas Ackermann, Tel. 04931/7237
HAMBURG,
British Car Service, Tel. 040/381833
BMC Autohandels GmbH,
Tel. 040/683345
Dieter Rothe, Tel. 040/6410999
Siek & Co., Tel. 040/5604267
Hans H. Stahlberg,
Tel. 040/271121-25
Vidal & Sohn, Tel. 040/257901
HAMELN,
Friedrich Kruger GmbH,
Tel. 05151/12821
Otto Löhrke, Tel. 05151/21099 + 7658
HANNOVER,
Autohaus Süd Hannover,
Tel. 0511/865061
Fritz Morgenroth KG,
Tel. 0511/630007
Gerhard Koch, Tel. 0511/691150
HEIDELBERG,
A. Bruggemann & Co. GmbH.,
Tel. 06221/81091-5
HEILBRONN,
Autohaus Fend KG, Tel. 07131/81081
HERNE,
Rolke Automobile, Tel. 02323/52444
HERTEN,
Josef Govert, Tel. 02366/35725
HILDESHEIM,
Touren- u. Sportwagen
Erdmann + Felske OHG,
Tel. 05121/56148
ISERLOHN,
Bremer & Co GmbH, Tel. 02371/31159
Heinrich Burschik, Tel. 02371/40878
JÜLICH,
Kaspar Schüsseler, Tel. 02461/2539
KAMP-LINTFORT,
Friedr. John GmbH, Tel. 02842/7555
KARLSFELD,
Heinz Osterholzer, Tel. 08131/91516
KARLSRUHE,
Autohaus Jürgen Olm GmbH,
Tel. 0721/694243 + 661376
KREFELD,
Zimpel-Automobile GmbH & Co KG,
Tel. 02151/771011
KÖLN,
Autohaus F. J. Kempen,
Tel. 0221/374981
MAINZ,
Fox-Motors GmbH, Tel. 06143/7741-46
MANNHEIM,
Autohaus Raichle & Baur GmbH & Co KG,
Tel 0621/817467
MEINERZHAGEN,
Autohaus Rahardt,
Tel. 02354/2144
MÖNCHENGLADBACH,
R. Rankin & Co.,
Tel. 02166/49055 + 48405
MONTABAUR,
Auto-Nick KG. Tel., 02602/2088
MÜNCHEN,
Anglo-Automobil Werner Frühling,
Tel. 089/182706 + 194603
ASU Auto-Service Union KG,
Tel. 089/381071
Auto-König, Tel. 089/934022 + 598544
Auto-Oppel, Tel. 089/281178 + 282624
Auto-Wilhelm,
Tel. 089/325423 + 391427
MÜNCHEN,
Recknagel + Niedermeier OHG,
Tel. 089/281951 + 284599
MÜNSTER,
Ing. W. Brandes,
Tel. 0251/56381 + 76948
NEUMARKT,
Autohaus Reutlinger GmbH & Co KG,
AHG, Tel. 09181/9354
NORDHORN,
Autohaus Paertmann,
Tel. 05921/14849 + 14941
NÜRNBERG,
Britische Automobile,
Tel. 0911/36949
Motus, Jedamzik & Sandner OHG,
Tel. 0911/42001-2
OFFENBURG,
Arno Fandrich, Tel. 0781/5200
OSNABRÜCK,
Georg Ciupka, Tel. 0541/572629
OSTERODE,
Autohaus Wolfgang Dohn,
Tel. 05522/3580
PFORZHEIM,
Autosalon Roger Schweikert
GmbH + Co KG, Tel. 07231/16364
RASTATT,
Auto-Metz GmbH,
Tel. 07222/34031-32
RAVENSBURG,
Siegbert Allgaier, Tel. 0751/21123
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel. 0941/52872
ROSENHEIM,
Auto Fink + Sohn,
Tel. 08031/6439 + 33362
SAARBRÜCKEN,
Alfred Ritz, Tel. 0681/36529
SACHSENHEIM,
Schmidt Fahrzeuge KG,
Tel. 07147/7140
SIEGBURG,
Josef Lobbert Erben,
Tel. 02241/64114
SIEGEN,
Fritz Heinbach, Tel. 0271/4975-76
STUTTGART,
AVG Auto-Verkaufs GmbH,
Tel. 0711/722094-95
Hahn Sportwagen GmbH,
Tel. 0711/5003261
Paulinen-Garage Struckmann + Co.,
Tel. 0711/854551
TRIER,
Carl Metzger KG, Tel. 0651/87083-64
ULM-SÖFLINGEN,
E. Grupp, Tel. 0731/381435
VECHTA,
Karl Sudbeck, Tel. 04441/2688
WEILHEIM,
Auto Salger, Tel. 0881/3334
WIESBADEN,
Heinz Heil, Tel. 06121/420222 + 420232
WÜRZBURG,
Schurer & Co KG,
Tel. 0931/51058 + 51185
WÜRZBURG-ZELL,
Ernst Breitenberger, Tel. 0931/597818
WUPPERTAL,
Altmann + Hansen GmbH & Co KG,
Tel. 0202/310711
ZELL,
Ernst Breitenberger, Tel. 0931/597818

Jaguar

JAGUAR-HÄNDLER
Altmann + Hansen GmbH & Co KG
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

Verkaufe Jaguar E 2+2, Bj. 70, alles überholt, Liebhaber-Fahrzeug, 1a Zustand, 30 000 km, 12 500.–; verkaufe Yamaha 650 XS, 3500 km, 6 Mon., DM 4800.–. Tel. 0 74 41/8 22 15. 54 315

Jaguar-Motor u. Ersatzteile Typ 420g u. MK 10-Motor, 3000 km, DM 3500.–. Tel. München 16 94 38/6 91 64 60. 54 312

Jaguar MK II, 3,8 L, Bj. 66, sehr guter Zustand, TÜV 78, von Privat zu verk., 7500.–. Tel. nach 19 h 0 61 81/2 03 96. 54 658

MK 2, 3,4 S, Bj. 69, guter Zustand, VB DM 4000.–. Tel. 02 03/4 70 43. 54 314

Sehr schöner MK 2, TÜV 78. Telefon 0 50 31/30 66. 54 316

Jedes Teil schnell und günstig für **ALLE ENGL. FAHRZ.** Tel. 0 61 74/54 60. 53 817

British Classic Cars
Die MK II + XK Leute
Verkauf–Restaurierung–Ersatzteile
78 Freiburg, Komturstr. 36, T. 07 61/50 88 38

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581 611. 53 818 H

Jaguar-Barank. T. 07 11/29 72 66. 53 819 H

Jaguar XJ 6, 4,2 L, Bauj. 71, dunkelbraun, helles Leder, optimaler originaler Pflegezustand, Zweitwagen, km 78 000, Overdrive, Stereo, abzugeben, Preis VB. Telefon 0 23 62/26 49, nach 19 Uhr. 54 322

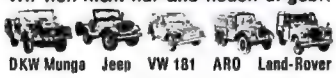
Jaguar E Coupé, 4,2, TÜV neu, DM 8500.–. Tel. 0 61 57/69 17. 54 017

Daimler SP 251, Bj. 62, 65 000 km, Gesamt, TÜV 6.78, gegen Gebot. Unter Chiffre A 21/54 015

Jaguar MK II, 3,4, 67, 100 000 km, hervorr. Zustd., Rechtslenk., 5000.– DM. Tel. 0 89/28 51 80 oder 17 33 56. 54 620

Jeep

ALLRAD SCHMITT
Wir lief. nicht nur alle neuen u. gebr.



DKW Munga Jeep VW 181 ARO Land-Rover

RANGE-ROVER
ab Lager, sondern reparieren sie auch in unserer großen modernen Spezialwerkstatt für alle GELÄNDEWAGEN

Alle Ersatzteile, Expreßversand
8706 Würzburg-Höchberg
Einsteinstr. 2, Tel. 09 31/4 80 05

CJ 5 ab 17 500.– sofort ab Lager

Dodge Commandcar aus 1943, Original, fahrbereit, guter Zustand, DM 6500.–. Tel. 02 02/64 20 55. 54 318

Verkaufe einen Orig. US-Willys-Jeep M 38, Bauj. 50, neuwertig, kein Rost, 2 Jahre TÜV, Preis DM 12 000.–. Tel. Brunner 0 86 38/76 31. 54 317

Munga - Ersatzteile
Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.
Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25

Willys Jeep
M 38 – org. Armee-Zust., 2 Jahre TÜV, alle Verschleißteile neu, mit Anhängerkupplung u. Verdeck, VB 8500.–. Tel. 0 68 61/49 22. 54 623

DKW-Jeep-Umbauanleitung auf Ford V4-Motor; Anleitung, Bilder, Zeichnung 1:1, nur DM 80.– + NN. Telefon 05 61/7 17 19. 54 319

DKW-Jeep, TÜV 78, gut. Zustand, DM 4400.–. Tel. 02 31/14 84 01. 54 320

DKW Munga, Bj. 63, safaribeige, Bestzust., DM 4000.–. Tel. 0 61 45/22 12. 54 321

CJ 5, TÜV neu, Anhängerkuppl., Hardtop, Bj. 70, 7500.–. Tel. 0 62 22/25 66. 54 018

Suche DKW-Jeep ohne od. mit defektem Motor. Tel. 02 41/5 92 72. 54 019

DKW Munga, 44 000 km, gen.üb., TÜV 12.77, Extr. z. verk. T. 02 21/86 28 65. 54 020

Jensen

JENSEN
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Jensen Interceptor, wie neu, verkauft Tel. 02 31/23 42 42. 54 323

Karts

Mach 1/Komet 5 KAN., DM 1800.–. Tel. 0 21 52/5 29 82. 54 324

Taifun BM 100 ccm, mit Zub., für VB 1450.–. Tel. 06 11/56 31 03, ab 18 Uhr. 54 325

Rennkart 250 ccm, Zipp/Maico. Tel. 0 22 95/51 37. 54 326

125 ccm Sachs-Rennkart, Zyl. 0 km, v. + h. Scheibe, 2000.–. T. 0 91 31/4 44 91. 54 624

Rennkart Birel-Komet, Neuwert-Tuning, Motobl.-Zünd., Till.-Verg., Pr. VB 1950.– DM. T. 02904/3567, 14-18 h. 54 625

Lancia

Lanca Flavia Coupé 1,8 l, Bj. 71, TÜV 7.78, Bestzust., zu verk. Tel. 0 52 42/4 24 63. 54 626

Lancia 2000, Bj. 11.73, 1. Hand, s. gepflegt, silbermet., für DM 6900.–, abzugeben. T. 0 25 66/41 71. 54 529 H

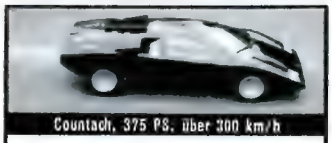
Lancia HPE 2000, 10. 3. 76, 9000 km, h.-blau-met., werksgepflegt, Tel. 0 71 31/7 17 97. 54 530

Lancia Beta HPE 1600. EZ 4.76. mit Philips-Stereoanlage. T. 0 67 61/23 45. 54 329

Lancia B Coupé, 8.75, 25 000 km, viele Extras, NP 17 900.– DM, zu DM 14 500.–. Tel. 0 51 02/30 58. 54 021

Bitte prüfen Sie
den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Lamborghini



Countach, 375 PS, über 300 km/h

Deutsche **lamborghini**
Vertriebsges.m.b.H.
Generalimporteur
8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini-Vertragswerkstätte
Unfallinstandsetzung · Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

hubert hahne
Automob.-Vertr. GmbH, 4000 Düsseldorf, Corneliusstraße 93, 02 11/34 34 34

Urracco SP 250, Bj. 74, TÜV 78, opt. Zustand, Neupr. 58 000.–, jetzt 27 500.–. Tel. 05 11/81 45 00. 54 528

Lamborghini Countach, EZ 10.75, km 16 500, umständehalber zu verkaufen, nehme evtl. Pkw oder Haus in Zahlung. Tel. 0 60 35/54 19. 54 327

Lamborghini Miura SV, Bj. 72, sehr guter Zustand, braun-met., mit blauer Lederpolsterung, Motor kpl. überholt, zum Preis von DM 36 000.– abzugeben. Unter Chiffre A 21/54 328

Lotus

LOTUS GERMANY
Stets günstige Gebraucht- u. Vorführwagen
Ersatzteile-Versand täglich
8 München 70, Albert-Roßhaupter-Str. 104

Lotus Super Seven S 4, TÜV 9.78, LM-Felgen, 1a Zust., DM 12 900.–. Tel. 0 53 31/4 45 31. 54 531

Europa SP, Bj. 10.73, 20 000 km, Alu-Felg., 5-Gang, Pr. VB. T. 0 22 25/73 52. 54 330

Lotus Ruhrgebiet, 58 Hagen-Hohenlimburg, Elseyer Str. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Su. Lotus Elan Sprint. 0 53 31/7 67 73. 54 331

Lotus Super Seven S 3, Bj. 70, 45 000 km, 90 PS, Ford/Cosworth, VB DM 8000.–. Tel. 0 61 81/2 87 17. 54 022

Marcos

Marcos 1600 GT, Motor 5000 km, TÜV, neu lack., VB. 06 81/85 32 49. 54 532

Maserati

Rarität: Maserati Mexico Coupé, 4,7 l Masch., Color, schwere Lederausstattung, Klimaanl., 40 000 km, 300 PS, EZ 72, Ausstellungsfahrz., 10 Stück gebaut. Preis VB, Höchstgeb. Tel. 0 22 61/2 54 57. 54 533

Maserati-Motor, 4,7, 1 km, für 4600.– DM zu verkaufen. Tel. 08 21/7 52 16. 54 332 H

Maserati Indy Coupé 2+2 Typ Amerika, Bj. 11.73, 1. Hd., rot-met., Standheizung, neu bereift, unfallfrei, sehr gepflegt, Preis VB DM 25 500.–. Tel. Starnberg 0 81 51/1 41 27. 54 333

Maserati Merak, Bj. 7.75, 34 000 km, unfallfrei, Topzustand, evtl. Tausch gegen Renn-Tourenwagen, 42 000.– DM. Tel. Aachen 02 41/50 77 14 oder Chiffre A 21/54 334

Maserati Khamsin, 12 000 km, EZ 4.76, 1. Hd., rot, unfallfrei, gegen Gebot zu verkauf. Tel. 0 89/55 71 81, Hr. Hirmer. 54 335

GOODYEAR

G 800 Grand Prix white letter	
165/70 HR 13 WL	91,–
185/70 HR 13 tl	89,–
185/70 VR 13 WL	125,–
185/70 HR 14 WL	121,–
195/70 HR 14 WL	127,–
205/70 VR 14 WL	156,–
215/70 VR 14 WL	199,–
185/70 VR 15 WL	150,–

WL = mit weißer Reliefschrift
Versand per NN frachtfrei ab 4 St.
FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (0 72 21) 6 55 00/6 16 36
7570 Baden-Oos

Maserati Ghibli, Bj. 74, TÜV 2 J., neu bereift, alle Extr., hellgrün, **VB DM 46 000.–, NP 88 000.–.** 0 89/3 20 17 07. 54 023

SM-Maserati, Bj. 1971, Motorschaden, zu verkaufen. Preis VB DM 4500.–. Tel. 0 68 31/7 10 80. 54 024

Matra

Matra 530 LX Targa, gelb, 8.72, 63 000 km, TÜV 78, neuer Auspuff u. Reifen, 5400.– DM. T. Bochum 02 34/59 53 57. 54 025

Matra Bagheera, Bauj. 74, rot, 40 000 km, TÜV 7.78, für DM 9400.– zu verkaufen. Tel. 0 91 31/6 57 94. 54 336 H

Mercedes

MERCEDES-MOTOREN
im Tausch
1½ Jahre Garantie – 50 000 km
Wir sind die Ersten die eine Garantie von einem Jahr — 50 000 km auf unsere Maschinen gaben. Durch langjährige Erfahrung und schärfste Kalkulation halten wir die Preise und verlängern die Garantie auf 1½ Jahre — 50 000 km.
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages.

Pkw		Lkw		
200 D	2000,–	206 D	55 PS	2300,–
200 D/8	2250,–	OM 314	85 PS	3000,–
220 D/8	2400,–	OM 352	130 PS	4000,–
230/8	2250,–	OM 355	240 PS	7000,–
250 SE	3200,–	Preise		
280 SE	3450,–	inkl. MwSt.		

Andere Motoren auf Anfrage. Obige Preise gelten nur für das Werk Overath.
MOTOREN KRUX
Motoreninstandsetzungsbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenauel 6, am Hallenbad, Tel. 0 22 06/25 69 oder 77 77
Niederlassungen:
Hamburg, 0 40/50 38 02 oder 8 50 27 98
Stuttgart-Rottweil, 07 41/70 07
Schweiz Koppingen, 0 34/53 14 96

Mercedes Coupé 220 SEB, TÜV 78, gold-met., viele Extras, guter Zustand, VB 7000.–. Tel. 04 71/6 11 95. 54 028

Mercedes 300 S, 1953, zu verk., sehr guter Zust., alles orig., 1. Lack, 1. Hand, orig. Koffersatz, orig. Bekker-Walzenradio, 89 000 km, nachweisbar, sehr gutes Leder u. Holz, Preis DM 42 500.–, inkl. MwSt. Zuschr. unt. Chiffre A 21/54 029

Mercedes-Felgen: 4 Alu-Felgen DB neu DM 750.–. T. 06 11/30 31 47. 54 030

280 SL, 75, weiß, beide Dächer, Autom., Leder, LM-Felgen bar zu verk. Tel. 0 74 55/10 21. 54 031

250 SE Cab., Bestzust., DM 13 900.–, Inz. DB o. Jag. 07071/24287, 12–14 h. 54 032

Typ 123, MB 200, colorado-beige, Lieferterm. Ende Nov. 76 zu verkaufen. Chiffre A 21/54 033

190 DB, Bj. 60, classic-weiß, techn. + opt. 1a. Tel. 0 60 27/76 93. 54 034

280 SE, Bj. 75, Neuzust., grau-bl.-met., Autom., SSD, Color, Alu-Felgen, Zentralverr., Stereo-Anl. T. 05154/536. 54 035

Letztes 280 SE Coupé 3,5 L, Bj. 12.72, nur 20 000.–. T. 0 26 26/56 31. 54 038

Unfallwagen Mercedes & BMW

auch Totalschäden kauft in der gesamten EWG zu Spitzenpreisen.
Globus Export GmbH, Tel. Sa. Nr.: 02 34/6 06 51/2, nach 19.00 Uhr
02 34/47 02 34. Lassen Sie sich von uns ein telef. Angebot unterbreiten.

53 824 H

UNIROYAL M+S plus

155 SR 12	76.–	175 SR 14	120.–
145 SR 13	75.–	185 SR 14	137.–
155 SR 13	85.–	185/70 SR 13	111.–
165 SR 13	94.–	195/70 SR 14	155.–

Preise incl. MwSt. Versand per NN

REIFENBERGER
Tel. 0 67 52/29 58 u. 22 00

450 SLC, vertragl. Lieferung Ende Okt./Anf. Nov., Klima, alle Extr. Chiffre A 21/54 036

300 SEL 3,5, Bj. 72, orig. 84 000 km, blau-met., Autom., Klima, Alu-Felg., Color, Velourpolst., el. Fenster, Zentralverrieg., TÜV 7.78, Superzust., 14 500.–. Nehme evtl. älteren Rolls-Royce in Zahlg. Tel. 0 89/60 50 31 od. 0 81 02/16 16. 54 037

!Mercedes! 100%
a. Modelle v. 200–450 SEL kauft bar T. 07 11/56 28 58/53 27 16, sofort. Abh. 53 822 H

190 SL, Bj. 58, TÜV 8.78, alles Orig., 2 Dächer, geg. Höchstgeb. T. 0 30/8 17 61 71, werktags bis 19 Uhr. 54 039

300 SEL, Bj. 67, ATM 40 000 km, Autom., TÜV 7.77, gut. Zust., v. Extr., Tel. 0 43 51/4 32 61. 54 040

190 SL, Bj. 56, ATM 20 000, Dach neu, met.-si., TÜV 2 J., div. Extr., Bestzustand, VHB 12 000.–. T. 06 71/3 21 76 Winter 54 042

Liebhaberstück! Mercedes 300 SE Coupé, Bj. 63, 180 000 km, Automatic, Ledersitze, Luftfederung, SD, Radio, Gutachten-Pr. 9800.–, Pr.-Idee 11 000. T. 0 23 23/1 01 43 od. 2 34/55 57 20. 54 043

AMG 280 E, weiß, 215 PS, 5-Gang, optim. Fahrw., 205/70 auf 6" Alu, innen bel. Bremsen, Sportsitze, Sonderpolsterung, Colorvergl., Anh.-Kuppl., Bj. 12.73, 77 000 km, NP DM 38 000.–. Tel. 0 51 31/73 22. 54 046

Erstkl. Liebhaberfahrz. Daimler-Benz 230 SL, 2 J. TÜV, 2 Dächer, neuer Motor m. DB-Garantie, neu lack. DM 12 500.–. Tel. 09 41/4 31 78. 54 048 H

Schmuckstück 220 SEB Cabrio, Bj. 65, weiß. Led., schwarz. Holz, Servo, Radio, Dach neu, TÜV 6.77. 02641/36156. 54 049

450 SLC, 55 000 km. T. 0 91 53/6 92. 54 050

Mercedes Typ 200 D, Stoff Tabak, Einzelsitze, Mittelschalt., SD mechanisch, Farbe: colorado-beige, Lieferung Mitte Nov. 76. Direkt ab Werk od. ab Mannheim geg. Geb. z. verk. T. 06 21/1 27 07 od. 2 41 07. 54 051

Daimler kauft geg. bar 07 11/29 72 66. 53 830 H

190 DB, Bj. 61, TÜV 78, opt. + techn. gut, Mot. gen.überh., 7 L/100 km, VB 3000.–. B. Keller, Heinr.-Köhl-Str. 21, 6600 Saarbrücken. 54 053

190 SL, Bj. 2.62, 2. Hand, orig. km 83 000, m. Zub., in Bestzust., gegen Höchstgeb. z. vk. Tel. 0 78 53/6 10. 54 054

230/280 SL, 220 A od. 170 SA Cabrio, evtl. rep.bed. ges. E. Schalm, Großgörschenstr. 26, 2800 Bremen. 54 061

MK II Daimler, V8, 2,5 Ltr., Bj. 69, 47 000 Meilen gel. u. A. H. 3000, Bj. 60. Tel. 0 41 93/7 84 30. 54 062

450 SLC, 6.75, signalrot, Automatik, SSD, Velour, Color, Stereorad.-Cass., Nebell., Fanfar., Scheinw.-Waschanl., 36 000 km, vk., 41 500.–. 02 11/66 22 86. 54 063

250 S Autom., 68, TÜV 78, SSD, Servol., ATM 58 000 km, Radio, Extras, Topzustand, VB 6500.–. Tel. 0 22 21/83 27 13 und 25 25 00. 54 064

MERCEDES ALLE MODELLE
ab Bj. 68–76, kauft bar. Tel. 0 70 42/1 48 56/86 47 (komme sofort). 53 825

DB 280 SE/6, 8.72, TÜV 8.78, Autom., silb.-met., Velours-Polst., el. SSD, Stereo, n. Reifen, 80 000 km, VB DM 13 500.–. Tel. 0 56 81/21 85. 54 065

Merc. 230/250/280 SL W 113, kpl. neue Fondsitzeinricht., Stoff blau, preisg. abzugeben. Tel. 0 61 51/85 52 60. 54 066

300 SL Roadster, Bestzust., 2 Jahre TÜV, Mot. 1500 km. T. 05 61/4 59 81. 54 628

Kaufe Mercedes ab Bj. 70-76
bar (kein Scheck), komme sofort. Tel. 07 11/64 74 85, 61 71 82. 54 629 H

280 SL, grün, 2 Dächer, Leder, Mot. 25 000 km, DM 15 500.–. Tel. 0 68 31/6 05 35. 54 539

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. Sa.-Nr. 02 34/5 26 66, n. 19 U. 6 58 48

Suche 450 SE, 73/74, Angeb. n. v. Priv., ggf. besch. od. kl. Def. Grohmann, 85 Nbg., Arnstr. 3, Tel. ab 22 Uhr 09 11/33 68 05. 54 540

Alle Teile für 250 SE Coupé. Tel. 04 21/55 03 43. 54 631 H

250 SE Coupé, 66, TÜV 78, ATM, alle Extras, absolut neuw., VB 8700.–. Tel. 0 71 51/6 51 79. 54 535

280 SL, Bj. 8.76, v. Extras, nur 1000 km, geg. Gebot. 0 21 52/33 01. 54 536

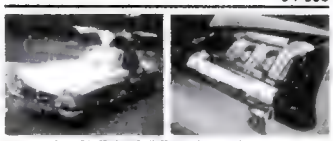
450 SE, 9.75, Klima, u. Extras, absol. neu, nur 5000 km. 0 21 52/33 01. 54 537 H

220 S Cabrio, Bj. 59, TÜV 9.77, sehr guter, neuw. Zust., 8900.– DM. Tel. 0 22 03/6 36 39. 54 630

350 SL, Bestzust. wenig km, zu verk. Tel. 0 72 43/1 38 38. 54 360 H

Mercedes 190 SL, Mot. gen.-überh., n. Reifen, 3600.– DM. 0 52 61/43 53. 54 534

Liebhaber sucht (in jeglicher Verf.) Mercedes 170 S, Bj. 1951, Cabrio (4 Türen), ohne TÜV, zum Restaurieren. Tel. 0 88 21/5 67 28, 12–14 h. 54 538



300 SL FLÜGELTÜREN, Bj. 55, TÜV 9.77, silber-met., innen schw. Leder, neu, Mex.-Stereo, Boden verzinkt, Mot. verchromt, völlig rest., exc. Zust., seltenes Sammlerst., für Liebh., VB 92 000.–. Chiffre A 20/54 027

Kaufe 300 SEL 6,3 l
ab Bj. 69–72 mit Leder oder Velours u. Klimaanlage, Barzahlung bei Selbstabholung. T. 0 71 81/8 24 89. 53 835 H

230 SL-280 SL + 300 SL, gebr. E-Teile, preisg. Ottmann, 2271 Nieblum 1. 54 337 H

DB 220 S, Bj. 57, goldgrünmet., km 130 000, ohne Rost, § 7.77, ATM, ATG, 5500.–. Tel. 0 87/42 21. 54 338

Suche 350–450 SLC von privater Hand zu kaufen. **Tel. 0 75 31/6 29 90** oder Chiffre A 21/54 339

300 SL, Bj. 57, ATM 16 000 km, Hardtop, einwandfrei, für DM 33 000.– zu verk. Tel. 02 31/57 30 71. 54 340

200, 230/4, 230/6
ab Baujahr 1974 bar gesucht. Komme sofort! 0 71 81/8 24 89 53 836 H

450 SEL, silbergrün-met., Bj. 75, alle Extras, keine Klimaanlage, km 40 000, VB 44 000.–. Tel. 0 52 52/72 62. 54 342 H

300 SL-GFK, TÜV 78, 29 500.–, techn. + opt. neuw. Ottmann, 2271 Nieblum 1. 54 343

220 S, Bj. 57, techn. gut, VB DM 2150.–, z. verk. Tel. 09 31/5 43 89. 54 345

450 SLC silbergrün-met., alle Extras, Klimaanlage, Bj. 75, 40 000 km, NP DM 60 000.–, VB DM 48 000.–. Tel. 0 52 52/72 62. 54 344 H

Mercedes-Vertrag (neues Modell) Liefertermin April-Mai, geg. Höchstgeb. abzugeb. unter Chiffre A 21/54 347

MERCEDES-MOTOREN

Diesel + Benziner für PKW und LKW
generalüberholt im Austausch.
Volle Garantie: 1 Jahr oder 50.000 km
Als großes Motoren-Instandsetzungswerk bieten wir Ihnen Qualität durch Erfahrung und Preisvorteil durch Spezialisierung.
Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
Informieren Sie sich. Rufen Sie uns an.

DIESEL FEUER GMBH
Gewerbegebiet 5063 Overath. Tel 02206/2093

53 827

Verkaufe Daimler-Benz 170 S-B, 4sitziges, 2türiges Kabriolett, Bauj. 1951, Originalzust., fahrber., teilrest., 1975 abgemeld., geg. Höchstgeb. (ca. 6000.–). H.-P. Bubeck, Hauptstr., 7053 Stetten-Rommelshausen. 54 044

Zu verk. 450 SLC, fast neu, saharagelb, Sonderlack, SSD, wärmedämm. Glas, Lederpolster, Zentralverriegelung, Scheinwerfer-Waschanl., Stereo-Cass., Radio Becker, autom. Antenne, v. Extr. noch nicht zugelassen, Höchstangeb., nur bar, Abgabe Mitte Okt. T. 09 71/6 10 05 n. 18 h. 54 045

Kaufe jeden Mercedes
sofort Bargeld. T. 0 70 42/76 47. 53 821 H

MB 250, silber-met., SSD, Automat., Servo, Radio, Kaufvertrag Nov. 76, geg. Höchstgeb. T. 02 21/38 05 81. 54 047

Panorama-Hardtop u. Hinterachse f. 190 SL z. vk. T. 05221/50135 ab 18 h. 54 052

Wegen **Todesfall** zu verk., 280 S, Bj. 75, 15 000 km, VB, sehr viel Zub. Tel. 0 61 44/76 63. 54 055

190 SL, Bj. 1960, Hardtop, ATM 46 000 km, TÜV 7.77, gut. Zust., Sommer-Fahrzeug des niederl. Botschafters in der Schweiz v. 1960–71, 11 000.– DM. Tel. 06 11/63 45 89, Fr. ab. 16.30 Uhr. 54 056

Suche DB-Coupé od. -Cabrio bis Bj. 68. Zuschr. mit Bild erbeten. Chiffre A 21/54 057

280 SL Jahreswg., silber, Autom., Hardt., LM-Felg., Febr. 77 abzugeb. Chiffre A 21/54 058

300 SE-Cabrio, Autom., 170 PS, weiß, schwarzes Dach, schw. Leder, Becker Mex. Cass., 1a Zustand, DM 15 000.–. Tel. 0 30/2 51 42 96. 54 059

Leichtmetall-Räder für Mercedes mit ABE

Produziert vom größten europäischen Hersteller!
6–14 für Merc. 200–280 E/W 123 DM 182,–
6,5–14 für Merc. 280 S–450 SE 6,9 DM 189,–
kompl. mit Zubehör inkl. MWSt. – frachtfrei ab 4 Räder – per Nachn.
DR. TREPTAU GmbH
68 Mannheim 1, Am Rosengarten, 06 21/44 10 77

Vollautomatische Radauswuchter
ROAD HUGGERS
Auswuchtscheibe

weltweit patentiert

- Mind. 20% weniger Reifenverschleiß
- Unbegrenzte Garantie für 250 000 km oder 3 Jahre
- Selbst in wenigen Minuten einzubauen
- erhebl. weniger Bremsenverschleiß
- verringerter einseitiger Abrieb der Reifen
- Auch für schwere Lkw und Anhänger
- Millionenfach in den USA bewährt

Händler bitte Angebot anfordern!!!

★ **VOLLAUTOMATISCHE RADAUSWUCHTUNG WÄHREND DER FAHRT**
★ **NIE WIEDER AUSWUCHTEN**
★ **VERBESSERTES FAHRVERHALTEN**

So genial einfach funktioniert dieses neue Patent:
Die Auswuchtscheibe wird einfach zwischen Bremstrommel und Felge eingebaut. Sobald sich nun das Rad dreht werden Tausende kleine Gewichte in der Scheibe in Bewegung gesetzt. Durch die auftretenden Zentrifugal- u. Kreiselkräfte nehmen diese vielen Gewichte nun vollautomatisch eine Position genau gegenüber der Unwucht ein und wuchten dadurch das Rad ständig 100%ig aus. Sobald sich die Straßenverhältnisse ändern, passen sich die Gewichte dem sofort an. Erfolg:
Keinerlei Vibrationen — dadurch erheblich weniger Reifenverschleiß und besseres Fahrverhalten.
Zu erhalten für alle Pkw im Fachhandel oder vom Hersteller.

Satz: 2 Stück DM **69,30**
Satz: 4 Stück DM **123,-**
Versand gegen Vorkasse/Scheck oder per NN.

Unbedingt Fahrzeugtyp angeben! Selbstverständlich Rückgaberecht innerhalb 8 Tagen.

PACER PRODUCTS Deutschland GmbH
2800 Bremen 65, Am Kirchdeich 6, Pf. 660 427, Tel. 04 21/58 58 49/58 17 25

Mercedes

MERCEDES-REIFEN

185/HR 14	Pirelli CN 36 SM	128,—*
	Dunlop D 1	128,—*
205/70 HR 14	Dunlop D 1	146,—*
205/70 VR 14	Goodyear w. Schrift	151,—*
	Dunlop Sup. Sport	161,—
	Veith SM 446	173,—*
	Pirelli CN 36 SM	171,—

* = schlauchlos

Versand per NN — inkl. 11% MwSt.

REIFEN-HÜFFKEN, 5951 Neu-Listernohl! Tel. 0 27 22/74 62

300 SE Coupé, silber, TÜV 78, innen + außen neu, Bestzust. 0 21 22/81 76 63. 54 346

Bildschön. 280 SE Cabrio, silb.-met., blaues Leder, neues Verdeck, TÜV neu, Radio, f. 20 000.— vollständ., überholt, geg. Gebot zu verkaufen. Tel. 0 70 42/76 47. 54 348 H

Wir suchen ab Baujahr 1973
alle Mercedes gegen bar
Auto-Graner, 79 Ulm, Tel. 07 31/6 57 88

DB 230/8, Bj. 69, TÜV neu, SSD, Servolenk., Radio, s. g. Zustand, VB DM 4950.—. Tel. 0 71 23/1 54 82. 54 349

Kaufe DB 250–300 SE Cabrio oder Schiebedach, Bj. 1965–1970, nur absoluter Bestzustand, niedrige km, Colorglas, Leder, Knüppelschaltung. Luftpostangebote: SOMECOEX S.A., Florencia 37 PH., Mexico 6, D.F. Mexico. 54 350

Mercedes 300 SL, Flügeltüren, Bj. 55, einmaliger Zustand, silber mit roter Lederpolsterung, Fahrzeug und Motor komplett überholt zum Preis von DM 73 000.— abzugeben. Zuschr. unter Chiffre A 21/54 351

Kaufe jeden Mercedes
Bj. 72–76, komme zu Ihnen
zahle bar, kein Scheck, Höchstpreis
Tel. 07 11/54 14 60
53 829 H

450 SEL, 17 000 km, Klima, Leder, SSD, alle Extras, wie neu, DM 34 000.—. Tel. 0 30/8 80 24 53. 54 352

Mercedes 300 Cabrio, 4türig, Bj. 53, sehr guter Zust. Festpreis ab 40 000.— DM zu verk. unt. Chiffre A 21/54 353

450 SE, 11.74, alle Extr. 02 51/3 33 91. 54 354

Gelegenheit 280 E neues Modell 76 günst. abzugeb. Tel. 0 63 95/2 88. 54 355

Mercedes AT-Motore, Prüfstand gel. m. Garantie z. verk. T. 0 27 71/2 11 84. 54 356 H

Mercedes-Motore

generalüberholt u. teilüberholt, im Tausch für alle Pkw-Typen, Garantie, Aus-, Einbau, Reparatur

Motoren Rückert, Düsseldorf 13,
Alt Himmelgeist 22, Tel. 02 11/79 80 30

450 SL, Bj. 74, 48 000 km, rot, weiß. Leder, Colorvergl., Zentralverr., el. Fensterheber, Ledersitzbankausstatt. hinten, 2 Außenspiegel, LM-Felgen, Radio, beide Dächer, usw. Bestzust., 31 500.— + MwSt. Tel. 05 11/55 99 10. 54 357

300 SE, Bj. 62, neu lack., dk.grün, SSD, Servol., Autom., neue Reifen, Rad., TÜV 10.77, geg. Höchstgeb. zu verkaufen Tel. 0 93 32/2 56. 54 358

350-450 SL und SLC
dringend gegen bar gesucht! Komme sofort! Tel. 0 71 81/8 24 89. 53 831 H

200/8 Autom., elfenb., Bj. 11.68, gepflegt, 89 000 km, ATM 20 000 km, neu ber., TÜV 78, VB 5800.—. 0 55 84/2 13. 54 359

INTERNAT. Racing School

DIE BILLIGSTE RENNSCHULE EUROPAS

Wir bieten Ihnen: ☆ 1. Für das VW-Lenkrad: dem Ersten: 5 kostenlose Rennen; dem Zweiten: 3 kostenlose Rennen; dem Dritten: 2 kostenlose Rennen. ☆ 2. 12 Schülerrennen jährlich für alle Lehrlinge. ☆ 3. Dem Gewinner vom Gesamtklassement der 12 Rennen: einen Formel V-Rennwagen für die Saison. ☆ 4. Ausbildung zum Ausweis-Lizenzfahrer.

☆ 60 Minuten mit einem Formel V zu DM 100,— (FB 1500)

GUTSCHEIN uns zu übersenden für Prospektmaterial. Bitte auch Ihre Anschrift!

ANDRÉ PILETTE
Martelarenlaan 34, 3500 Hasselt, Tel. 0 11 / 22 16 52 Belgien

230 SL, Mod. 65, s.g. Zust., alles neu, 2 Dächer, Servol., Alu-Felgen, Color, Radio-Cass.-Stereoani., echte Lederausst., zu verk. Preis VHB. Tel. 06 21/85 28 41 ab 19 Uhr 89 48 26. 54 361

280 SL, Mod. 70, z. verk. 07243/13838. 54 362 H

220 SE Coupé, 64, blau, TÜV 77, ATM, techn. + opt. einwandfr., SSD, Radio, US-Lampen, Leder, v. Extras, 7000.— VHB. Tel. 05 71/3 36 20. 54 365

280 SL, Bj. 69, von Privat abzugeben DM 16 000.—, Inzahlungnahme möglich. Tel. 02 31/40 24 75. 54 367

Komplette Leichtmetallräder von AZS

garant. 1. Wahl

Pirelli oder Dunlop-Stahlgürtel auf ATS, BBS, GKN, Rial-Felgen

* = nur mit ATS lieferbar.

Unsere Räder sind gewuchtet, mit Muttern, TÜV-Gutachten od. ABE, inkl. MwSt. Versand erf. per NN. Felgen auch allein od. mit anderen Reifen lieferbar.

Wichtig: Alle gängigen Größen auch abholbereit am Lager. Ständig 500 LM-Felgen vorrätig.

Hervorragende Laufruhe durch Verwendung exakt auf Rundlauf geprüften Felgen und Reifen, sowie durch elektron. Feinwuchten.

Wir beraten Sie auch telefonisch, nutzen Sie unsere langjährige Erfahrung.

Reifengröße	Felgengr.	BBS	ATS/Rial	GKN
165/70 SR 13	5 x 13	217,-	199,-	
175/70 SR 13	5 x 13	228,-	209,-	
175/70 SR 13	5,5 x 13		209,-	
175/70 HR 13	5,5 x 13		229,-	
185/70 SR 13	5,5 x 13		211,-	211,-
185/70 HR 13	5,5 x 13		232,-	239,-
185/70 SR 13	6 x 13	239,-	217,-	
185/70 HR 13	6 x 13	259,-	237,-	
195/70 HR 13	7 x 13*		288,-	
235/60 VR 13	8 x 13*		358,-	
185/70 SR 14	5,5 x 14		249,-	252,-
185/70 HR 14	5,5 x 14		274,-	277,-
185/70 HR 14	6 x 14		279,-	277,-
185 HR 14	6 x 14		309,-	
205/70 HR 14	6,5 x 14		349,-	
205/70 VR 14	6,5 x 14		389,-	
195/70 HR 14	7 x 14	372,-	318,-	
195/70 VR 14	7 x 14	397,-	342,-	
205/70 HR 14	7 x 14	375,-	339,-	
205/70 VR 14	7 x 14	414,-	378,-	
175/70 SR 15	5,5 x 15*		247,-	

AZS Reifen-Schneider KG, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Straße 18, Telefon (06 11) 41 90 42

200 D-300 D, Neufahrzeug oder Vertrag sucht Migliaccio, Kotzenhof 5, 8560 Lauf, Tel. 0 91 23/26 82. 54 363

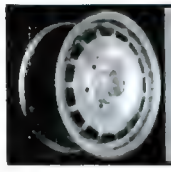
Mercedes von Privat gesucht, ab Bj. 72, Barzahlung, Sofortabholer. Tel. 0 89/14 06 50. 54 364

280 S — 450 SLC
alle Mod. ab Bj. 72 ges., Barank. zu Höchstpreisen. Wir kommen zu ihnen. Fa. Brendel, Tel. 07 11/61 82 12 o. 0 71 41/7 31 18. 54 627

Kaufe 280 S ab Bj. 74
keine Automatik, auch hohe Kilometerzahlen, sofort gegen Barzahlung. Selbstabholung! Tel. 0 71 81/8 24 89. 53 832

280 SE, fabrikneu, Liefertermin Mitte Okt. zu vk. Tel. 0 62 65/3 26 od. 2 45. 54 366

250-Vertrag, Liefer. Jan. 77, abzugeb. Angeb. unt. Chiffre A 21/54 544



BESTSELLER

LM-RAD FÜR MERCEDES VON ATS
6 J 14 DM 205,— **6.5 J 14 DM 212,—**
Wiederverkäufer Nettoangebot anfordern
FRITZ IHLE, Reifenhandel KG, 757 BADEN-OOS, Tel. 07 21/6 55 00

Merc. 600, Bj. 70, silber, 90 000 km, alle Extr., neu ber., 39 000.— VB, Finanz. u. Inzahlgn. mögl. Tel. 0 71 51/3 14 44 od. 0 71 81/6 11 54. 54 541

Wanted Mercedes-Benz 350 SL or SLC Right-Hand-Drive, Automatic. Correspondence to: D. J. Schofield, 273 Mottram Road, Stalybridge, Cheshire, England. 54 371

TÜV-freie ALU-Räder für MERCEDES

kpl. mont. + gewuchtet m. Radbolzen inkl. MwSt.

6 x 14 + 185/HR 14	PIRELLI CN 36 SM	286,—
5 x 14" + 195/70 HR 14	DUNLOP D 1	299,—
6,5 x 14 + 205/70 VR 14	GOODYEAR GRAND PRIX	316,—
6,5 x 14 + 205/70 HR 14	DUNLOP D 1	309,—
6,5 x 14 + 205/70 VR 14	DUNLOP SUPER SPORT	349,—

6 x 14 — 6,5 x 14

REIFEN-HÜFFKEN, 5952 Neu-Listernohl, Tel. 02722/7462

Alle Ersatzteile und Motore
aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.
MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8
PORSCHE 911 T/E/S bis 2,7 Carrera
BMW 1602/2002/til/2500/3.0 CSi
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM
Bär & Co., oHG, 4630 Bochum, Carolinenglückstraße 28, Telefon Sammel-Nr. 02 34 / 5 26 66

280-450 SE und SEL
ab Bj. 73 sofort gegen bar! Komme sofort! Tel. 0 71 81/8 24 89. 53 834 H

Pr. vk. exc. **280 SL,** met., unfallfr. Zuschr. unt. Chiffre A 21/54 545

MB-Vertrag, 280, Lieferung 2.77, gegen Höchstgebot von Privat. Tel. 0 53 31/7 58 55. 54 026

ACHTUNG MERCEDES FAHRER!

Alu-Rad 6½ J x 14, TÜV-zugelassen für DB 107 und 116, neue S-Typen nur DM 249,— + MwSt. Händler bitte Angebot anfordern beim Alleinvertrieb f. Deutschland

TEVOG

TEVOG Techn.-Vertriebsorganisation GmbH, Postfach 71 06 26, 8000 München 71, Tel. 0 89/79 70 79

4 St. **Orig. Daimler-Benz** Alu-Felgen 6½ x 14, DM 1100.—. 0 71 81/8 24 89. 53 820 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7000 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03. 53 837 H

Kaufe Mercedes bar!!
Von 280 bis 450 SL, SLC, SEL, ab Baujahr 1970–1976, sofortige Abholung! Tel. 0 71 81/8 24 89. 53 833 H

Mercedes sucht Tel. 0 40/5 50 38. 53 823 H

100 neue Mercedes
oder Kaufverträge gesucht.
Auto Graner, Tel. 07 31/6 57 83. 53 852

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

Mercedes Barank. 0611/285144/571805. 53 826 H

DB 300 D Adenauer 59, w. neu orig., DM 17 800.— o. Tausch geg. 280 SE/C3.5 o. 280 S/E/SLC 73–74 m. Klima usw. J. Anlander, Brunnsw. 77, S 25 260 Helsingborg/Schweden. 52 630

220 SE, Bj. 59, 1. Hand, 97 000 km, neuwertiger Originalzustand, **220 S,** Bj. 58, Hydrak, ATM, guter Zust. Ersatzt. Tel. 0 22 21/65 12 56. 54 370

Mercedes-Reifen

Größe		DUNLOP D1/Sport	DUNLOP SP57	Sonstige
175	SR 14 +	—	79,—	79,—[1]
175	HR 14 +	119,—	99,—	—
185	HR 14 +	128,—	117,—	—
195/70	HR 14 +	175,—	—	99,—[1]
195/70	VR 14 +	—	—	145,—[3]
205/70	HR 14	134,—	—	—
205/70	HR 14 +	146,—	—	105,—[1]
205/70	VR 14	161,—	155,—	151,—[3]

+ = schlauchlos, [1]) = Firestone, [2]) = Pirelli 446 SM, [3]) = Goodyear weiße Schrift. — Alle garantiert 1. Wahl.

Preise incl. MwSt., Vers. per NN oder Montage in unserem Fachbetrieb.

Pirelli CN 36 SM preisgünstig auf Anfrage.

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. 06 11/41 90 42

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

250 SL, 64, weiß, Lederpolster, Servolenk., Stereoanl., m. Cass., Karosserie ganz neu gerichtet, TÜV 79, Motorschaden (Unwucht), geg. Höchstgebot. H. Jordan, Gelbingergasse 85, 7170 Schwäbisch Hall. 54 543

190 SL, Bj. 61, opt. Zustand, TÜV 1.78, Radio, Cassette, Panor. Hardtop, Farbe schw., innen rot, L.f., 11 000.—. Tel. 05 11/55 78 29. 54 542

280 SE/C/8, EZ 4.69, 86 000 km, AT-Motor 6000 km, m. Gar., Autom., ESSD, Lederausst., Auspuff neu, Reifen neu, incl. 4 Felg., E-Ant., Becker Grand-Prix, VB DM 15 000.—. Tel. 0 23 51/5 23 99. 54 368

Liebh.-fzg. blauer Merc. 220 S Cabr., Bj. 58, TÜV 6.78, Radio, 9 Reif. S-W, Top-Zust fahrber. 0 40/2 79 42 61. 54 369

MG

Ersatzteil-Expreßversand tägl.
J. A. Woodhouse
GmbH & Co. KG
Kölner Str. 93 · 5000 Köln 40 (Marsdorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 · Telex 08 881 059

MGA-Kaross. ges. Chiffre A 21/54 067

MGB orig. 49 000, VB 5800. 02461/2546. 54 068

MGB 65, z. Ausschl. od. Herrichten, v. Neuteile, VB 850.—. T. 0 99 31/22 08. 54 069

British Car Centre H
MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71/5 43 03.

MGB GT, gelb, Bj. 5.76, 10 000 km, Radio, v. Privat z. verk., VB 14 000.—. Tel. 02 34/7 25 52 od. 7 65 97. 54 070

MGB, 46 500 km, Zub., 08 21/52 94 00. 54 071

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h 53 839 H

MGA, Bj. 61, schw. I. rot, § 2 J., Topzust., Pr. VB. T. 0 23 27/5 52 55, bis 19 Uhr. 54 072

MGB GT Cpé., 12 000 km, gü. 089/755. 54 073

Schön. MGC, 8.77, 9900.—. 02175/33 09. 54 074

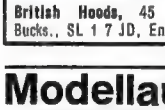
Kaufen MGB-Unfallwagen. Tel. ab. 18.00 Uhr, 0 72 61/41 52. 54 075 H

MG Midget, Bj. 70, Unfallwagen, ATM ca. 14 000 km, zum Reparieren oder Ausschlachten, VB. Tel. 06 11/52 23 23 oder 51 27 28, von 10—17 Uhr. 54 662

MGB GT, 72, TÜV 78, 1a Zust., Zweitwag., 60 000, VB 7100.—. 05 51/7 74 77. 54 372

MG-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. T. 0 29 43/25 86. 53 838 H

Billige Teile verkauft T. 0 21 05/44 96. Von 11—19 Uhr. 53 840 H



VERDECKE UND SPRITZDECKEN
Leicht aufmontierbar, MGs/Triumphs/Sprites etc., Verd. DM 125,— b. 170,—. Spritzd. alle Mod. DM 85,—, dir. ab Fabrik, Lieferz. 7 Tage, Prospekt/Preisl.: **British Hoods,** 45 High St., Burnham Bucks., SL 1 7 JD, England.

Modellautos

Heim- und Clubbahnen
R/C Autos 2000 Frisierteile
Prospekt gegen DM 1,— Versandkosten
PICCOMAT, Melatengürtel 2, 5000 Köln 41

Thyristor-Zündung DISSY ab DM 168,—
über 30.000 Volt • Kein Verölen der Kerzen
Sicherer Winterstart • Weniger Benzinverbrauch
Kontaktlose Steuerung **DISSY KS DM 109,—**
Super Elektronik Zündung **DISSY SEZ DM 96,—**
mit der enormen Zündkraft — Prospekte anfordern
Autoelektrik H. DANNER & CO., 2000 Hamburg 54, Platanenallee 11

BMW 327/1938 Offenes Cabriolet

Zinngußmodell in 1:43 (ca. 9 cm)
Ein weiteres Spitzenmodell aus der hochwertigen Sammlermodellserie der „Walldorf-Miniaturen". Bausatz DM 39,50. Fertigmodell (Einzelanfertigung) plus DM 30,—. Preise plus NN-Porto und Verpack. Bitte auch großen Versandkatalog mit über 1300 anderen Automodellen anfordern. Alle Maßstäbe. Metall oder Plastik. Fertig- oder Bausatzform. DM 4,— in Briefmarken bitte an
MODEL INTERNATIONAL, Abt. I.
Postfach 310, 6083 Walldorf

Daimler-Benz 500 K Cabrio Pocher Super Bausatz, statt DM 540.— zum Sonderpreis von nur DM 425.—. Chiffre A 21/54 632

TAMIYA

Ferrari 312 T Weltmeister 1975
Plastikbausatz Maßstab 1:12, ca. 300 Teile in der seit Jahren bekannten TAMIYA-Qualität. **Sofort lieferbar.** Preis je Modell DM 54,95

Hans Stuck March F1 1976 Fertigmodell aus Metall, sehr gute Qualität, Maßstab 1:43, ca. 10 cm; ebenfalls lieferbar **March F1 1976 BETA V. Brambilla, March F1 1976 OVORO Merzario, March F1 1976 R. Peterson,** Preis je Modell DM 17,50. Lieferung per NN + Porto + Verpackung. **Spielwaren Danhausen,** Kleinkölnstr. 20/22, 5100 Aachen, Tel. 02 41/3 51 34

Morgan

Import von **MORGAN**
Lieferzeit ca. 24 Monate.
Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen Hochstraße 4, Telefon 0 23 03 / 1 52 74
Süddeutschland:
Merz & Pabst, 7 Stgt., Alexanderstr. 46 Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07—2 19 50

Morgan 4/4, 2-Sitzer, Bj. 75, 7000 km, viele Extras, Topzustand, DM 19 800.— VB. Tel. 0 21 22/2 40 89. 54 076

Morgan 4/4, 4-Sitz., neuw., z. verk. Tel. 02 34/77 23 32. 54 077

Morgan Plus 8, Bj. 70, rot, Superzust., 16 000.—. Tel. 0 40/5 50 63 37. 54 078

Morgan +8, Liefertermin Dez. 76, gegen Gebot. Chiffre A 21/54 373

Hardtops. P. Schmitz, 0 24 02/2 22 75. 54 374

+8, Bauj. 7.76, Oxford, blau, 4500 km, helles Leder, Edelholz-Armaturenbrett, sehr schönes Exemplar, Festpreis 29 000.— = Einstandspreis. Tel. 02 21/23 43 63, täglich 9—20 Uhr. 54 375

4/4 2-Seater, 5.76, grün, Leder, alle Extras, weg. Nachw. z. vk. Österr. T. 00 43/72 39—81 02, werkt., Herzog. 54 652

Morgan 4/4, 2-Sitzer, Bj. 74, Speichenräder, Farbe: rot u. andere zu verkaufen. Jetzt ist die günstigste Zeit, Morgan zu kaufen. Tel. Unna 0 23 03/1 52 74. 54 546 H

Motorräder

MOTORRADVERLEIH
Honda Gold Wing, Kawasaki
Telefon 02 21 / 36 20 63

Honda 1000, 7500.— DM, neu; **Honda** 750 K 6, 5650.—, neu; **Honda** 750 F 1, 5650.—, neu. Tel. 0 21 02/3 33 66 und 02 03/0 55 51 14. 54 376 H

1000er Honda 4.76, 4200 km, Rickman-Verkleidung, Festpreis 8000.— (Neupreis 10 258.—). 0 23 65/4 47 40. 54 547

Opel

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für OPEL Manta, Kadett C, Ascona, Rekord C, Rekord II.
SEBRING, Im Günzinger 7, 7753 Allensbach

GTJ, Unf.sch. links gs. 05741/82 40 Sa. 54 079

Ascona 1.9, Bj. 10.73, TÜV 10.77, **alle** Gr. I-Teile f. Rallye. Tel. nach 17 h, 02 08/75 03 32. 54 080

Admiral 2,8 LE (165 PS), 74, TÜV 1.78, 48 000 km, Automatic, Servolenk., Radio, Scheibenantenne, neue Dunlop Sportreif., silb.-met., Vinyldach., neuw. Zust., v. Priv., 12 500.— (NP ca. 30 000.—). Tel. 0 23 27/3 50 11. 54 081

Kupka-Vorführwag., Irmscher-Kadett GTE Coupé, 122 PS, Bj. 4.76, 10 000 km, 5-Gang, 195/70 HR 13, 7 J ATS-Felgen, Radio, Kotflügelverbr., Heckspoiler usw., volle Garantie, DM 18 495.—. Opel-Kupka GmbH, Duisburger Str. 188—192, 4200 Oberhausen, Tel. 02 08/2 18 24-25. 54 082 H

Manta GT/E, Bj. 9.74, 43 000 km, TÜV frei, 9300.—. Tel. 0 27 38/84 86. 54 084

Scheel-Schalensitze schon ab 299.-
alle Sitze entsprechen den TÜV-Vorschriften. In verschiedenen Farben und mit Dekor-Streifen sofort ab Lager lieferbar. Katalog DM 1,— (10er Briefmarken)
Lexmaul OPEL TUNING
6232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95/7 32 11

Comm. GS/E, 71, TÜV 9.78, Scheelsitze, 195/70 VR auf 6 J Alu, Bilsteinfahrwerk, gut. Zust., VHB DM 4500.—. Tel. 0 62 53/76 15, ab 18 Uhr. 54 085

Opel Commodore AGS, ca. 200 PS, fahrwerksverbessert, 7" 205/14-Räder und div. Zubehör, TÜV 8.78. Telefon 02 02/44 30 55. 54 087

Manta, 90 PS, gelb, Autom., 50 000 km, 6.72, div. Zubeh., VB DAT-Preis. Tel. 06 41/4 10 76. 54 088

Opel-Dipl. 5,4 l, Bj. 71, 170 000 km, TÜV 8.78, viele Extras, VB 9500.—. Tel. 06 81/81 43 77, ab 18.00 h. 54 089

Opel GT/J und Kadett 1900, beide Bj. 69, neu TÜV, Zubehör, günstig zu verkaufen. Tel. 0 83 81/27 49. 54 661

Kadett GT/E, EZ 12.75, 18 000 km, mit 5-Gang, Sperre und sonstigen Extras, zu verkaufen. Tel. 0 49 55/19 48. 54 377

Kadett GT/E abzugeben, kein Rennen, Inzahlungnahme. T. 0 54 54/4 72. 54 378

Verkaufe kompl. montierten Zylinderkopf von Commodore (S) Motor 130 PS, 5000 km gel., Preisidee DM 600.—. Nähe Heidelberg, Tel. 0 72 61/32 42. 54 379

1 Diplomat-V8-Motor, 5,4 L, 230 PS, Aircondition, original 30 000 km gelaufen, aus 1. Hand, abzugeben, VB DM 2000.—. Tel. 0 80 63/9 03 34 17. 54 380

Opel GT, 103 PS, etl. Extras, Bamb. CR, VB 8500.—. Tel. 04 21/87 03 40. 54 381

Ascona 19, Bauj. 72, TÜV 78, 106 PS, Stereo, ATS, gepflegt, 6600.— DM. Tel. 0 80 31/8 79 64. 54 382

Opel Rekord Coupé 1900 Sprint, 106 PS, Bj. 70, 62 000 km, 1. Hand, Garagenw., viele Extras, neue Reifen, TÜV 78, zu verk., VB DM 3500.—. Telefon 0 71 31/40 18 16 nach 17 Uhr. 54 383

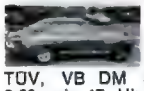
Suche Manta, Ascona oder Rekord D, mit Motorschaden, Raum Bayern. A. Bauer, Wutzelhofen 49, 84 Regensbg. 54 384

Opel Manta GT/E, Bauj. 1.76, signalorange, 5000 km, mit Radio + Extras. Tel. 0 71 62/26 87, 19—21 Uhr. 54 385

Suche Opel Diplomat Coupé. Chiffre A 21/54 386

Comm. GS, 2,8 Coupé, Bj. 75, km 26 000, Color, Spoiler usw., 15 900.—. Tel. 0 61 31/60 53 55, w. 8—16 Uhr. 54 548

V8-Motor, 230 PS m. Getr., Opel Diplomat. Tel. 08 51/5 11 11. 54 549



Ascona 19, Bj. 73, Bereif. 235/60 auf 8x13, Frontsp., Web.-Doppelverg., alles TÜV, VB DM 8000.—. Tel. 0 75 57/3 26, ab 17 Uhr. 54 550

Suche Hinterachse f. GS/E m. Scheibenbr. + Sperre. 0 96 61/31 15. 54 551

Peugeot

Peugeot 504 GL, 12 980.— DM, 604 SL 20 430.— DM + 360.— DM Fracht, fabrikneu mit Garantie! **Autoimport Kugel,** 5503 Konz bei Trier, Tel. 0 65 01/30 82

Coupé 504, Bj. 74, 30 000 km, TÜV 78, w. neu, VB 10 500.—. 02 11/3 68 32 61. 54 090

604 V SL, Bj. 5.76, 10 000 km, Automatik, met., NP 25 500.—, VB 20 500.—. Tel. 0 51 71/48 27 96. 54 091

504 TI, 72, TÜV 8.78. Tel. 02 61/7 66 47. 54 092

304c Coupé, Bj. 6.72, 67 500 km, VB 5800.—, sehr gepfl. Tel. 06 41/4 10 76. 54 093

404 Limousine, Bj. 70—71, gut erhalten, zu verkaufen, 11 500 km, VB DM 2500.—. Tel. 0 65 81/35 78. 54 387

Peugeot 604 SL Automatic, Bj. 76, 11 000 km, weiß, div. Extras, Schiebedach, mit Garantie, neu 25 500.—, jetzt DM 19 950.—, **Peugeot 604 SL,** Bj. 76, graugrünmet., Radio, 12 000 km, neu 25 400.—, jetzt DM 19 850.—, **Peugeot 504 GL,** Bj. 76, Vorf.-wg., 12 000 km, Schiebedach, heizb. Hecksch., neu 16 100.—, jetzt 12 950.—. Außerdem viele **Peugeot-Modelle,** alle Typen, alle Preisklassen, **Autohaus Benz,** Gummersbach-Dieringhausen, Tel. 0 22 61/7 72 17 und 7 76 62. 54 552 H

Nutzen Sie die Erfahrung anderer! Es bleibt Ihnen unbenommen, sich Ihre eigene Technik sportlichen Fahrens zu erlernen — ein paar Dreher und Beulen gehören dann zur Ausbildung. Für den aber, der seine Sache konsequent betreibt, gibt Altmeister Piero Taruffi seine Tips in dem Buch **„Stil und Technik des Rennfahrens"** und macht ihn anderen überlegen. Seine Handreichungen wirken sich auch im Alltagsverkehr beruhigend aus. 128 Seiten, 67 Fotos, zahlreiche Abb., Leinen, DM 24,—. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Porsche VW-Porsche

PORSCHE
Gebrauchtteilelager
2.0–2.7 Liter-Motoren
kaufe Unfall-Porsche
TEBERNUM
Cracauer Str. 16-26, 4150 Krefeld
0 21 51/2 15 16

Suche **911 Targa** ab Bj. 75, Barzahlung. Tel. 0 56 08/14 70. 54 094

911 E, Mod. 72, gelb, unfallfrei, TÜV 78, viele Extras, 95 000 km, VB DM 13 000.–. Tel. 0 25 01/22 50. 54 095

Porsche 911 T Coupé, 5.73, 5-Gg., Color, Frontspoiler, Radio etc., km 89 000, Bestzust., 16 800.– DM. Tel. 07 61/49 16 76. 54 096

Porsche-Gebrauchtteillager
täglich Expreßgutversand
Unfallwagen-Ankauf
4 D, Werstenerfeld 65-69
Tel. 02 11 / 76 77 50

Porsche-Teile: 1 Turbo-Heckspoiler m. Gummi 550.–, 1 Carrera-Hecksp., m. Gummi 550.–, Kotflügelverbreiterungen 8" 90.–, 9" 210.–, weitere Teile auf Anfrage. Anatol Gardner, Münzstr. 7, 8000 München 2. 54 099 H

Porsche geg. Bargeld ges.
Hannover, T. 05 11/86 39 59 + 33 12 09. 54 097

Porsche-Teile: 1 Carr.-Frontsp. 190.–, div. Karosserie-Teile a. Anfrage. Tel. 06 11/30 31 47. 54 098

Unfall-924, 900 km, Extr. 0 89/7 55 91 12. 54 106

Porsche Targa 912, Bj. 68, 90 PS, Maschine ca. 20 000 km, sehr guter Zustand, viele Extras. Tel. 0 26 41/2 85 23, nach 19 Uhr. 54 100

Porsche 911 S Targa, Mod. 71, mit Radio, Turboheckspoiler, neu bereift + TÜV neu, 13 200.–. 0 71 31/7 04 99. 54 101

15–20 gebr. Porsche auf Lager
TEBERNUM 0 28 45/81 38–81 39
Finanz./Serv./Inzahlungnahme

911 S Targa, 160 PS, TÜV neu, rot, Reifen, Dach, Heckscheibe, Hecksp., Stereoanl., Bremsen, alles neu. n. f. 5000.– techn. überholt, VB 14 500.–. Tel. 0 80 61/86 10. 54 103

Verk. halbe Rohkaross. (Vorderteil) f. Targa, Bj. 73, m. Kfz-Brief, Pr. VS. Tel. 0 40/4 91 92 92, nach 20 Uhr. 54 104

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

911 Coupé, Bj. 72, 59 000 km, S-Ausstattung, 13 700.–. Tel. 0 61 21/7 91 22. 54 105

Öltank gesucht, **gebrauchte** Teile zu verkaufen. Tel. 0 76 21/5 28 57. 54 107

911 T, Bj. 70, 2,4 l, S-Ausstattung, 5-Gang, VB DM 9200.–, bar. Telefon 02 21/5 99 25 68. 54 108

911-Motoren, 15–20 Stück, gebraucht auf Lager, mit Garantie. Tel. 0 21 51/2 15 16.

Porsche-Motor, 2,5 l, 240 PS, Einspr., neues, steifes Gehäuse, nach Überh. 2 Rennen gel., kpl. m. Flammenrohr 3700.–. Tel. 0 40/5 50 18 44. 54 109

NEU: Heckschürze Typ 924, DM 98.–, Front-Heckspoiler Typ 911, 2,4 l. **BRIXNER**-Kunststoff-Design. Staigerstr. 19, 7 Stgt., Tel. 07 11/88 32 73. 54 123 H

911 S, Bj. 70, orig. 77 000 km, Radio, SD, Color, TÜV 8.78, 9800.–. Evtl. Merc. in Zahlung. Tel. 0 89/60 50 31 od. 0 81 02/16 16. 54 110

911 T, aus Liquidation zu verk., goldmet., Spoiler, 110 PS, 5-Gg., S-Räd., 4 S-Felg. 6" J, dazu f. DM 6000.– überh., ohne TÜV nur DM 8000.–, m. 2 J. TÜV 8500.–. Tel. 0 24 01/34 05. 54 111

Sportwagen-Zentrum
FLEISCHHAUER
Ständige Großauswahl an Porsche Neu- + Gebrauchtfahrzeugen. Probefahrt aller Modelle, auch Porsche turbo + 924 jederzeit möglich.
5 Köln 51, Am Raderberggürtel
Telefon 38 50 54

Ringeltaube, 914/2.0 l, Bj. 6.73, absoluter Bestzust., VB 10 900.–. Tel. 0 21 91/34 31 45. 54 112

Umbau nach Maß! Vom Fachmann für Sie. Vom Carrera RSR bis Turbo. Rak-Power. Tel. 0 28 55/34 67. 54 113

Gesucht: 914/6, Bj. 72, nur Bestzustand, mögl. LM-Felg. u. Sperre. W. Kuchta, Franz-Riepe-Str. 6, 4514 Osterkappeln. 54 114

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co. 75 Karlsruhe 21,** (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21/59 26 61

911 T Targa, Bj. 71, 2,4 l, 130 PS, neu aufgeb., Mod. 76, S-Ausf., 5-Gg., Mot. überh., techn. u. opt. s. gut. Zust., VB 14 800.–. Tel. 0 71 92/84 05. 54 118

Porsche 924, marsrot, 5.76, 4500 km, Öldr.-Oltemp.-Mess., Batt. 63 Ah, Radio L, M, K, UKW. 0 61 92/2 10 15. 54 119

KONI u. BILSTEIN
Spezialstoßdämpfer
H4-HALOGEN-Einsätze
ABARTH-Auspuffanlagen
1/3 ANZAHLUNG, 6 Raten.
Bitte Typ und Baujahr angeben.
L. BEIL, 6701 NEUHOFEN 3

356 B Cabrio, Bj. 60, TÜV 6.76. Tel. 0 64 66/4 52, ab 17 Uhr. 54 115

PORSCHE CARRERA TARGA
3,0 Ltr., Chefwagen, Bj. 5.76, silbermet., getönte Rundumverglasung, Tempostat-Sportomatic etc., NP 52 400.– DM, VB 45 500.– DM inkl. MwSt. Tel. So. nach 19, Uhr, 0 28 41/5 34 38.

MINRATH
AUTOMOBILE
Porsche-Direkthändler
Moers. Rheinberger Str. 61
Tel. 0 28 41/2 39 22
54 637

Verk. 4 Alu-Felg. 6" (G-Mod.) neuw., DM 670.–. Tel. 09 41/5 15 47, ab 20 h. 54 122

Der Rallye-Sport ist für viele automobilistischer Höhepunkt. An diese wendet sich Joachim Springer mit seinem Buch **„Rallye-Sport".** Man kann es ein Lehr- und Handbuch für den gesamten Rallye-Sport nennen. Sein Wissen und seine Erfahrung sind so umfassend, daß man selbst für den Alltagsverkehr Lehren daraus ziehen kann. 208 Seiten, 50 Abb., Leinen DM 25,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Der auto katalog 1977. Jetzt noch aktueller. Noch umfangreicher (224 Seiten). Mit 40 Farbseiten. Mit den Autos aus aller Welt von A bis Z. Mit brandneuen Modellen. Dem Katalog-Auto des Jahres. Dem bewährten Auto des Jahres. Und großem Service-Teil.

Er ist da:

Aus dem Inhalt:

Katalog-Auto des Jahres: Neuer Mercedes Typ 123

Das bewährte Auto des Jahres: Audi 50 LS

Technik im Detail: Alle wichtigen Daten von Leistung bis Verbrauch

Weitere Themen:

Für Reise und Beruf: Anhänge- und Dachlasten

Vorschau: Neue Modelle, die kommen

Für Spaß und Freizeit: Jeeps, Mehrzweckfahrzeuge, Buggies

Jetzt überall im Buch- und Zeitschriftenhandel. Preis: DM 7,50

PORSCHE-REIFEN

185/70 VR 15	Dunlop SP 57	139,—
	Dunlop Super Sport	155,—
	Pirelli CN 36 SM	160,—
	Goodyear w. Schrift	150,—
215/60 VR 15	Dunlop Super Sport	186,—
	Pirelli CN 36 SM	225,—

einschl. 11% MwSt. - Versand per NN
REIFEN-HÜFFKEN, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62

911 S Targa, Mod. 71, 72 000 km, Halogen, Radio, Cass., Recaros, Bestzust., 14 000.— 0 74 25/61 89, 8—16 Uhr. 54 116

Privat sucht Porsche Unfall oder Totalschaden. Tel. 0 79 33/4 66. 54 117

914/6, Bj. 9.72, Spitz.-Zust., mattschw., 7" u. 8", Masch. 54 000 km, Kotfl.verbr. u. n. v. Extr., alles TÜV-eingetr. Tel. 0 55 42/17 81. 54 120

Liebhaberstück! 912, werksgepflegt, Karosserie rest., rostfrei, Motor und Achse im Werk überh., techn. u. opt. 1a, Preis 8800.— Tel. 02 02/8 33 55, Wuppertal. 54 121

AUTO-SERVICE

Altmann + Hansen GmbH & Co KG
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie
Gebrauchte Porsche in allen Preislagen
Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt
TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 31 07 11

911 T Targa 2,4, Mod. 72, gelb, km 80 000, S-Ausst., 7"-Felg., Front- und Heckspoil., Radio Blaupunkt „Berlin", Electronic-Stereo, Colorglas, 5-Gg., TÜV 8.78, VB 16 700.—. Tel. 0 71 51/6 61 18, ab 18 Uhr. 54 124

911 Targa, Bj. 74/75, Jubl.-Modell, 1. Hd., 5-Gg., Color, Stereo, silb.-met., 58 000 km, 25 000.—. T. Mo—Fr 0 72 29/22 91; Sa u. So 0 71 44/3 65 11. 54 125

911, TÜV 78, viele Extr., wie Carrera RS, 12 800.—, Inzahlg. 0 23 09/56 37. 54 126

Porsche 911 Targa, 150 PS, neuwert., Bj. 74, 28 000 km, 5-Gg., braun-met., tot. Carrera-Ausst. 76, m. sämtlichen Extr. u. Autotel.-Selbstwählanlage, Tekade (ohne Send.), 32 000.— + 11%. Tel. 06 11/23 11 42. 54 127

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. Sa.-Nr. 02 34/5 26 66, n. 19 U. 6 58 48

Verk. 911 L, Bj. 68, TÜV 9.78, neu aufgeb., Lack gelbgrün, VB 10 000.—. Tel. 07 91/63 94. 54 128

Porsche 914, Bj. 74, 36 000 km, TÜV 78, Farbe schwarz, Sportfelgen, Colorvergl., Radio, 8fach bereift, 2 l, 100 PS, 12 700.—. Tel. 0 70 84/78 19. 54 129

Verk. 2,4 LS-Motor, 190 PS, 35 000 km, Getriebe 2,4 LS, Turbo-Heckspoiler m. Gummi + Gitter, 2 x 7"-, 2 x 8"-Felgen m. 80% Dunlop, Auspufftopf 2,4 l, günstig gegen Höchstgebot. Tel. 07 11/72 27 31. 54 130

VW-Porsche, 80 PS, Bj. 72, gelb. s. gut. Zust., 65 000 km. O. Haupt, 144, 8711 Willanzheim. 54 131

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42/65 60.

Bastler sucht Porsche, Unfall, auch Totalschaden, Motorsch. usw., Barzahlung. Tel. 07 11/72 27 31. 54 133

914/2,0/73, 1. Hand, L+L-Ausstattung, Radio+Tonband, blaumet., Reif. 80%. Tel. 0 81 93/17 37. 54 134

Neuer Porsche 924, Bj. 76, 10 000 km, silbermet., m. Dach, Hecksch.wischer, sehr v. Extr., Radio, Cass.-Rekord., NP 27 000.—, für 22 500.— zu verkauf. Tel. 0 22 44/25 22. 54 135

Carrera RS, Mod. 73, 87 000 km, VB DM 21 500.—. T. 05 41/4 78 68. 54 396

Abarth-Auspuff für 911, fast neu, DM 350.—, Stabis vo. u. hi. f. 914/4, DM 200.— zu verk. Tel. 0 41 81/3 12 68. 54 136

911 E Targa, 3.72, 75 000 km, S-Ausst., Recaro, VB 15 900.—. 0 61 51/4 45 17. 54 137

Porsche Barankauf
02845/8138-8139

Porsche T Targa, S-Ausst., Topzust., zu verkaufen. Tel. 0 22 42/47 01. 54 138

Verk. Teile v. 912, u. a. Motor neu, 2400.—, 5-6-Getr., 600.—, 4 x 165 HR 15 m. F. neu 500.—. Tel. 07 91/5 27 32. 54 139

3.0 Carrera v. Werksangeh., 10 Mon., Extras, mit interess. Preisnachlaß zu verkaufen. Tel. 0 52 51/2 32 38. 54 140

Talbot-Spiegel

mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

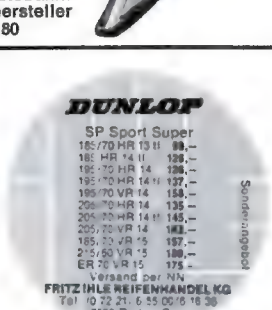
2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80

4 Porsche Felg. 6Jx15 ATS, DM 500.—. Tel. 0 45 21/21 17. 54 555

Porsche-Barank. 07 11/62 21 38. 53 854 H

Porsche Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 53 855 H



Pluspunkte

- ständig 20 Vorführwagen aller Typen
- 50 Neuwagen im Bestand, daher schnelle Lieferung
- 35 Monteure mit langjähriger Porsche-Praxis betreuen monatlich 700 Service-Kunden

Wer Leistung sucht, kommt zu uns

SPORTWAGEN-ZENTREN

GOTTFRIED SCHULTZ
4300 ESSEN
RUF: 0201/620081

NORDRHEIN
4000 DÜSSELDORF
RUF: 0211/7704-1

PORSCHE-HÄNDLER

RHEIN-WUPPER
5670 LEVERK.-OPLADEN
RUF: 02171/48011

ZEISSLER
5600 WUPPERTAL
RUF: 0202/781781

LIEDTKE
4040 NEUSS
RUF: 02101/41044

911 E, Mod. 73, Stereocass., LM-Felgen, g. Zust., 13 500.—. 07 61/55 16 02. 54 141

S-Felgen 8" u. 6". Tel. 05 31/7 49 97. 54 142

914/4 S, EZ 9.71, Mod. 72, 75 000 km, rot, v. Extr. Tel. 0 88 41/86 14, a. 17 h. 54 143

Verk. f. 914/4, 70 PS, Mot. m. Getr., Ausp., Wärmed. u. Einspritzelektr., 38 000 km, DM 1600.—. T. 0 92 73/2 70. 54 144

914/2.0, 30 000 km, Nov. 73, Cassette, 185/70, DM 10 000. Tel. Köln 42 89 73. 54 145

911 T, 71, TÜV 77, 1. Hd., Bestzust., S-Ausst., v. Extr., günst. abzugeben. Tel. 0 28 41/4 71 37. 54 146

Suche Porsche 911 mit Motorschaden. Tel. 0 61 57/69 17. 54 148

Unfallporsche kauft
0 21 51/2 15 16

911 Targa, 2.76, kupferbraun, 5-Gang, Stereo, 34 000.—. Tel. 07 21/48 33 85. 54 149

Porsche 911 S, Modell 1974, 48 000 km, elektr. Schiebed., Color, Cassettenradio, Heckscheibenwischer, silbermetallic, VB 23 800.—, Finanzierung möglich. Tel. 02 21/62 28 80. 54 150

Auspufftopf für 911, 1 Mon. alt, 165.—, Wärmetauscher für 914/6 sowie 6" LM-Felgen. Tel. 07 21/48 33 85. 54 151

10 Porsche 911 ab DM 2950.— (66) bis DM 9500.— (71) sowie sämtl. Gebrauchtteile, Umbausätze zu verk. Tel. 0 71 56/2 45 97. 53 850 H

Porsche sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 53 853 H

Suche Hardtop für 304 Cabrio. Zuschrift. unt. Chiffre A 21/54 410

Carrera 3.0 L gesucht, zahle in bar. Tel. 0 89/8 50 27 83 od. 8 50 51 00. 54 554

Carrera Targa, 9000 km, Sonderausstatt., statt 57 450.—, Festpreis 47 000.—. Tel. 0 63 73/2 91. 54 556

Brief mit Brand-Schrott T 72, Carrera Mot. + 6"-Felg. 0 89/60 25 22. 54 633

356 C-Coupé 64, TÜV 12.76, rep. bed., DM 1500.—. Tel. 0 83 41/8 18 64. 54 558

P.-Teile, Turbo Hecksp., kompl., Car Frontsp., Stoßst., Kotfl.verbr., Pr.-Beratg. a. Anfr. PNT. 06 11/30 31 47. 54 557

911 Targa, Bj. 76, viel Zub., 7000 km, unfallfr. Vel. 08 41/3 20 40, priv. 7 11 26. 54 560

Carrera-Targa, Modell 74, Front + Hecksp., silber, 50er-Serie, Color, DM 29 000.—. Tel. 05 21/20 00 01. 54 596

1 Turbohecksp. m. Gum. u. Git.	550.—
1 Carr. Frontsp. 73er	160.—
2 Carr. Verbreiter 8"	120.—
1 Carr. RSR Heckstoßst. 75er	240.—
1 Carr. RSR Frontstoßst. 75er	270.—
4 Turbo Verbreiter 8+9"	240.—
4 RSR Verbreiter. 8+9"	240.—
1 G. Model Stoßst. kompl. 76'	270.—
1 G. Model Stoßst. hint. 76er	260.—
1 Fronthaube G. Model	280.—

Tel. 0 61 21/30 49 18 oder 56 07 83. 54 561 H

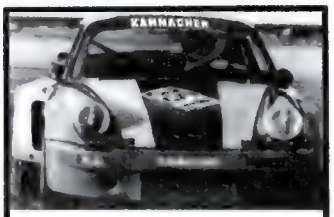
Porsche 911 Targa 1974, 1. Hand, Color, 5 Gg., Radio, 26 000 km, vipergrün-diam., unfallfr., neuw., Carrera-Lenkrad, DM 28 900.—, T. 02 21/62 28 80. 54 559

Suche Turbo

oder Carrera (auch Unfallwagen). Tel. 05 21/20 00 01. 54 595

Mot. 165 PS, 76 + Getr., 4900.— DM. Tel. 0 89/60 73 15. 54 634

911 S Targa, Bj. 73, unfallfr., 73 000 km, met.-blau, sämtl. Extras, Festpr. 16 300.— DM. Tel. 0 22 21/61 10 81 nach 18 Uhr 35 27 48. 54 635



Gebrauchtteillager
Suche Unfallwagen

415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

Suche Porsche 907, 908, 910, 917. Henry E. Payne, 13 Lindy Road, USA, Charleston WV 25 314. 54 653

Porsche-Carrera 2 Ltr. Cabrio de Luxe, Bj. 64. **Porsche Carrera 2 Ltr. Coupé,** Bj. 64. Beide Fahrzeuge sind professionell restauriert und werden einzeln oder zusammen geg. Gebot abgegeben. Eintausch bzw. in Zahlg. möglich. Chiffre A 21/54 636 H

Neu und exklusiv!
Porsche Zub.-Katal. f. RALLYE, ROAD und RACING gegen DM 10.— Schutzgebühr (Scheck od. bar), bei Kauf zurück. Vondracek, Rodenkirchener Str. 6, 2930 Varel 1. 54 638 H

911 Targa, 11.75, Mod. 76, ca. 20 000 km, NP 42 000.—, VB DM 33 800.—. Tel. 0 89/32 55 30. 54 389

Black is in

Schwarze Verstärkungsunterlage für Nummernschilder – paßt ideal zu den modernen Kfz-Lackierungen. Dekorativ, elastisch, bruchfest – kein Verbiegen des Kennzeichens durch Steinschlag, kleiner Karambolagen oder bei Durchfahrt einer Waschstraße. 3 Farben: schwarz, hellgrau, rot. In allen Größen lieferbar. Zu beziehen bei allen Kfz-Kennzeichenherstellern in der Nähe der Straßenverkehrsämter, beim Auto-Zubehör-Handel. Bezugsquellennachweis durch: Erich Utsch KG, Postfach 100 A, 5904 Eiserfeld

Porsche VW-Porsche

911 T Targa, lindgrün, 7.73, 70 000 km, S-Ausstattung, Recaro-Sitze, Radio-Kass., sehr guter Zust., Pr. 17 000.– DM. Tel. 0 83 87/25 50. 54 639

PORSCHE-TURBO, Bj. 75, weiß mit Turbostreifen, 35 000 km, wie neu, viele Extras, Stereokass., NP 70 000.– DM f. 50 000.– inkl. MwSt. zu verkaufen. Peter Schneeberger, Schlierbergstr. 86c, 78 Freiburg, Tel. 07 61/40 21 52. 54 553

Rallye-Look

Automatic

Erstklas. Schweizer Chronograph mit autom. Werk und Incabloc-Stoßsicherung.
Metallgeh. und Edelstahlgliederarmband im aktuellen Racing Look – mattschwarz –

nur DM 298.–

Zum gleichen Preis auch in verchromter Ausführung lieferbar.
Ähnlicher Chronograph mit Handaufzug DM 159,–.
Abb. in AMS Nr. 19
Lieferung geg. Nachnahme. **Kauf ohne Risiko. Rückgaberecht innerhalb 10 Tagen.**
12 Monate Garantie.
Vertrieb und Kundendienst:
GGC-Uhren – Günter Grabowitz
46 Dortmund 1
Saarbrücker Str. 59–61
Telefon 02 31/57 38 39

911 S Coupé, 2.7 L, Mod. 74, gelb/grün, div. Zub., Bestzust., 70 000 km, VB DM 22 500.–, v. Privat, evtl. in Zahlung. Tel. 02 02/55 53 29. 54 388

Carrera 3.0 Coupé, Zul. 9.76, 4000 km, grün, zu verk. Michel, 635 Bad Nauh., Hermannstr. 2, T. 06032/82167. 54 390

911 S Targa, 2.4 L, Motor überh. für 6000.–, VB 18 200.–. T. 0 73 21/6 25 56. 54 391

Porsche Turbo, Bj. 2.76, grün-met., el. SD, 18 000 km, DM 56 000.– inkl. MwSt. Tel. 0 21 01/4 31 76. 54 392

Carrera, 3.0, SSD, 7+8" 50er Reifen, EZ 1.76, cont.org. Tel. 06 11/76 57 39. 53 151

911 Targa, Bj. 10.74, 32 000 km, viele Extras. Tel. 07 11/64 13 36. 54 393

Porsche-Barankauf
Auszahlung sofort nach Besichtigung
PORSCHE WUPPERTAL
MAGNER · TEL. (0202) 705070

Schau-Porsche im Turbo-Look. Superbreit (mit TÜV), 2.4 LS, 8700 km, (Normalbenzin) mit vielen Extras zu verkauf. Tel. 0 60 26/57 08 ab 18.30 h. 54 394

Liebhaberwag. Porsche 912 S-Ausst. LM-Felg., Rad., Leders. 0531/873587. 54 395

Tel. 0271

911 T, Modell 71, 2 Jahre TÜV, S-Paket, neu bereift, neu lakkiert, im Kundenauftrag **DM 11 600,–. 911 Coupé,** 2,7 L, 4.75, Stabis, Sportlenkrad, S-Instrumente, get. Glas, 5-Gang, Radio, Schiebedach, 56 000 km, Motor null, im Kundenauftrag **DM 28 800,–.** Verschiedene 924- und 911-Vorführwagen mit interessantem Nachlaß!

Walter Knebel
Sportwagenzentrale
Siegen

592 1

Porsche 914/4, Bauj. 73, 60 000 km, gelb, Zubehör, gepflegt, DM 8900.–. Tel. 05 11/1 03 28 41, 8–18 Uhr. 54 397

Carrera Turbo Targa, Motor 27 000 km, 210 PS, 8+9", Stereo-Rad.-Cass., 5 Gg., etc., Lackierg. schwarz-gold, einmalig schön, TÜV 9.78, 26 500.– DM. Tel. 0 63 01/98 35. 54 398

Porsche 912, Bj. 65, supergepflegt, 2 J. TÜV, AT-Motor 28 000 km, viele Neuteile u. Extras, zu verk. VB DM 8000.–. T. 0 23 82/52 88 od. 75 87. 54 399

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98. 53 857

911 T, 2.4 L, Bj. 73, opt. + techn. Bestzust., Color, Schalensitze und div. Extras, Preis VHS Tel. 09 41/2 75 07 oder 09 41/6 21 54. 54 402

Umbau aller Porsche 911 auf Carrera u. Turbo sowie G. Modell 76. Div. Porsche-Teile a. Anfr. 0 61 21/304918. 54 403

KRONPRINZ-FELGEN

Die Gutgebauten
in Solinger Qualität.
Sicherheit mit diesem Zeichen KPZ

500,– Turbo Hecksp. m. Gum. u. Gitt.
130.– Carr. 73 Frontspoiler
90.– 8 J Kot.verbr. Carr.
200.– 4 Turbo Kot.verbr.
200.– 4 Carr. RSR Kot.verbr.
250.– Stoßst. 76 vorn m. Lippe
250.– Stoßst. 76 hi. m. Ecken
250.– Fronthaube 76
100.– Porsche Lichtleiste
100.– Heckspoiler Gummi
H. Sprengert, Telefon 0 61 29/80 61. 54 400 H

2 Porsche S-Felgen, 6", neu bereift Pirelli CN36SM, DM 400.–/St. verk. Tel. 02 11/71 44 74. 54 401

TURBO-Heckspoiler m. Gum. 500.– DM, Spoiler-Gummi einzeln 100.– DM. Tel. 0 61 29/80 61. 53 842 H

Privat su. Unf.-Porsche, auch Carrera oder Turbo, Felgen, Blechteile usw. Tel. 0 23 27/3 52 64. 54 405

1 Satz Pirelli neu 2x205 + 2x225/50 VR 15, 1500.– inkl. MwSt. 0 89/68 31 59. 54 406

Suche 911, 2,7 L, Coupé, ab Bj. 73, gegen Barzahlung. Tel. 05 21/6 92 27. 54 407

Suche Porsche 911 ohne Motor oder Rostschäden ohne TÜV, bis 3000.– DM. Tausche 50 alte Bücher 1880 bis 1936. Wertausgl. Chiffre A 21/54 408

TURBO- u. RSR-Umbausatz, Spoiler-, Haube-, Stoßst. u. Kot.verbr., kpl. 1650.– DM. Tel. 0 61 29/80 61. 53 868 H

PORSCHE WUPPERTAL
MAGNER · TEL. (0202) 705070

17 gebrauchte 911, 5 gebrauchte 914, 4 Vorführw. 924, 3 Vorführw. Carrera, 1 Vorführw. turbo, alle sofort lieferbar. In allen Preislagen, TÜV-frei, mit schriftl. Gar., Inz., Finanz. Bevor Sie sich entscheid., sprechen Sie mit uns.

Porsche-Reifen garant. 1. Wahl

165	HR 15	Uniroy./Dunl. SP 57	89,–
185/70 VR 15		Dunlop SP 57	139,–
"		Goodyear weiß. Schr.	150,–
"		Dunlop Super Sport	155,–
215/60 VR 15		Dunlop Super Sport	186,–

Incl. MwSt. Versand per NN oder Montage in unserem Fachbetrieb.

Pirelli CN 36 SM preisgünstig auf Anfrage.

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. 06 11- 41 90 42

Turbo-Flosse m. Gummi 580.–, Satz Turbo-Verbreit. 9", 4 Stck. 190.–, Satz Carrera-Verbreit. 8", 2 Stck. 90.–, Heckabschluß 290.–, Carrera-Stoßstange vorne 250.–, Turbo-Stoßstange vorne 340.–. Alle Anbauteile m. TÜV-Bescheinigung. **Wir machen Ihren Porsche zum Superporsche! Aufbau, Ausführung und Preis nach Absprache.** Autohof Theimann, Tel. 0 23 53/22 99. 53 866 H

914/4, Bj. 9.71, ATM 36 000 km, grün, Rm. Bi, DM 5850.–. 0 57 31/8 12 94. 54 409

911 T Coupé, 1970, Top-Zustand, DM 7950.–. Tel. 0 24 53/5 57 oder 0 24 52/6 13 36. 54 411

Porsche Unfall

Motor-Getriebeschaden gegen bar dringend gesucht. Tel. 0 71 56/2 45 97. 53 849 H

Porsche Carrera RS 2.7 Leichtbau, weiß, Erstbesitz, 45 000 km, hervorragender Zust., auch für Sportzwecke bestens geeignet, DM 24 000.–. Tel. 0 30/8 61 33 05. 54 412

Suche Unfallwagen u. Motoren Verkauf sämtlicher Spoiler
Motoren ab DM 1500.–. Motorreparaturen, Gebrauchtteileverkauf. Wir holen Ihren def. Porsche zum Selbstkostenpreis ab. Autohof U. Theimann, Halver, Tel. 0 23 53/22 99. 53 856 H

4 S-Felg. 6" z. v. T. 07 21/81 56 04. 54 413

Porsche Barankauf 0611/285144/571805. 53 844 H

Mot. m. Garantie, su. Unfallw. u. def. Motoren. Tel. 0 23 53/22 99. 53 845

Suche 356 Roadster, Speedster oder Cabrio Bj. 50–54. Tel. 0 71 23/10 87. 54 846

AT-MOTOREN 4+6 Zyl. Porsche ab 1400.– DM. **Suche** defekte Mot. Fa. **WEISSWANGE,** Schulstraße 43, 6073 Egelsbach/Ffm., Tel. 0 61 03/4 21 87. 53 847 H

911 Coupé oder Targa

dringend gesucht, evtl. auch ohne TÜV. Tel. 0 71 56/2 45 97. 53 848 H

Renault

R 5 Alpine 13 400 DM, **R 17 TS** 14 500 DM, **R 30 TS** 17 950 DM, **Alpine 1600 SX** 20 450 DM – (Auszug aus der Neuwagenpreisliste)
W. JÖRGES, KÖLN – (0221) 72 93 89
AUTOIMPORT

Renault Alpine 1300. T. 07 11/82 71 91. 54 153

A 310, rot, VB 17 500.–. 0 66 63/35 96. 54 154

Alpine 310 i, 8.75, gelb, neuwert., günstig zu verk. Tel. 05 43/62 04. 54 155

R 17 TS, elektr. S-Dach, alle Extr., Bestzust., 6800.– VB. T. 02 21/48 76 43. 54 158

Alpine 1300, Bj. 75, orange, ca. 11 000 km, wie neu, 185er-Ber., max. 7 J-Felg. a. TÜV, Stereo etc., Zweitw. Tel. ab 18 Uhr 0 82 51/28 88. 54 152

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Alpine 1300, 10 Mon. alt, 16 000 km. **Alpine A 310,** 7 Mon. alt, 12 000 km, 1 Jahr/20 000 km Gar. Heuking 4100 Duisburg 12, Tel. 02 03/44 30 97. 54 156 H

Renault R8 Gordini, TÜV 3.78, z. vk. F. Käuper, Wiebuschweg 2, 4503 Dissen-Erpen. 54 157

Alpine 1300, gelb, neuer Motor, 5-Gg., Frontspoiler, TÜV 9.78, DM 11 500.– inkl. MwSt. Tel. 0 89/22 68 66. 54 159

R 4 Safari, türk., 5 Monate, Garantie, 5000.– Faltd., Radio + Cass., 6900.– DM. Tel. 0 52 21/7 04 77 ab 16 Uhr. 54 160

Alpine 1300, 48 000 km, 8.74, blaumet., LM-Felg., Rad., Nackenst., neuwert., 11 950.– VB. 0 62 21/4 54 47 u. 3 44 76. 54 562

Renault Alpine 1300, EZ 6.76, km 3000, gelb, zu verk., DM 17 800.–, **Renault 15 TL,** EZ 4.76, DM 11 900.–, Tel. 0 73 61/4 22 46. 54 563 H

Alpine 1600 S, EZ 7.73, 5-Gg., Ü-Bügel, TÜV 78, günst. 0 81 51/33 05. 54 564

Alpine 1600 S, orange, Bj. 71, Überrollbügel, LM-Felg., VB DM 10 800.–, Tel. 02 11/66 06 85, 9–17 Uhr. 54 414

Top-Einspritzmotor Alpine 1600, **Lübbering-Tuning,** neu u. Verg.-Mot. 1600 ca. 170 PS, günst. Tel. 02 31/89 02 47. 54 415

Rarität: Alpine 110, 1600 ccm, 1a Zust., 20 000 km, alle Extras, umständeh., VB 21 500.– DM. Tel. 0 24 06/36 54. 54 416

Alpine 1600 S, Bj. 72, metallic-blau, Motor generalüberholt, 1000 km, TÜV 9.78, 130 PS, Preis VHS. Tel. 05 21/6 06 48. 54 417

Renault Alpine 1300, Bj. 76, orange, Überrollbügel, 22 000 km, VB 14 500.–, Tel. 08 21/57 27 81. 54 418

R 8, Bj. 70, 85 000 km, 5 Zusatzinstr., 4 Heila 192, 900.– DM. 0 82 38/27 80. 54 419

Rennwagen

Auto-, Rennwagentransporter u. Bausätze. Badura, 294 Wilhelmshaven 31. Telefon 0 44 21/3 17 12, 2 55 64 Vertragshändler gesucht.

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN
für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

FV-KARR-MOTOR 107 PS, 2 Getr. K + L Regenreifen neu mit Felg. 4 Stück, zu verk. Tel. 0 77 23/24 30. 54 161

Formel V 1300, opt. u. techn. 1a, 8fach bereift, Bj. 75, mit Hänger, 9000.– DM VB. Tel. 0 22 71/76 47 nach 18 Uhr. 54 162

March Formel Super Renault Typ 75 R, 20 000.– DM. Tel. 07 11/83 42 66. 54 163

Suche DKW-Rennmotor, Manzel, Bitter o. ä. Tel. 02 02/45 32 36. 54 565

Gr. 6 Toj-BMW SS02 u. **Mini 850** Gr. 2. Tel. Ulm 38 14 35. 54 566

Suche Abarth-Scorpione Unfall od. Teile. Tel. 0 63 41/8 27 93. 54 567 H

Ex-Gebhard-Transit, Sonderfahrzeug, Standheizung, Vorzelt, neuer Motor. Tel. 0 62 36/17 19. 54 164

Maco F 3 1976, Toyota-Nova-Motor mit viel Zubehör, **March** F 3 1974, preiswert, **Transporter** Mercedes mit Aufenthaltsraum und großem Vorzelt. Klaus Zimmermann Racing Team, Tel. 02 21/52 30 33. 54 421

Erfolgreichen **LOLA T 290** im techn. u. opt. Zustand verkauft J. Abt, 8960 Kempten, Tel. 08 31/92 55. 54 422

2 Rennkarts, Mach 1/Komet, Bauj. 76, alles Zubehör, 76: 5 Siege, 15 2. + 3. Plätze. Tel. 07 11/53 49 76. 54 423

Anh. 1300 kg ges. Tel. 0 41 41/75 31. 54 424

Alfa-Rennmotor 1,6 L Einspritzer, 160 PS, DM 4000.–. Tel. 0 91 28/23 02. 54 425

1. Pokalfavorit! Werks-Gr. 4 1860-Alpine, 1977 wied. GT 1 Jahr alt, opt. präp., wegen Aufgabe des Rennsp. zu halbem NP. Tel. 02 31/89 02 47. 54 420

F 3 March-BMW-Heidegger-Mot., Wagen in neuwertigem Zustand, kompl. für sehr interessant. Preis abzugeb. Näheres Tel. 0 89/42 39 13, vormittags. 54 165

Kalmann FV 1300 Zagk.-Motor, 2 Rennen, techn. einwandfrei, VB 12 000.–. G. Robanus, Tel. 0 61 81/49 24 93, ab 18 Uhr 0 61 94/6 13 58. 54 166

Scirocco-Cup, schwarz, 110 PS, mit allem Zubeh., Motor ca. 5000 km, VB 15 700.–. T. 05 11/73 69 12 bis 17.30 h. 54 167 H

Rolls-Royce

Rolls-Royce
GROSSAUSWAHL
gepflegter RR- und Bentley-Modelle, jetzt mit Camargue
AUTO-BECKER
4 Düsseldorf · Suitbertusstraße 150 Tel. 0211/33 80-1

53 873

Rolls-Royce Bentley S 1, Bj. 57, orig. Bestzustand, Autom., Servo, VB DM 18.500.–. Tel. 06 11/5 97 30 47. 54 426

UMBAUKASTEN BENTLEY zu ROLLS-ROYCE, 1947–1966, Qualitätsartikel, auch alle Kühlerfiguren 1912–1976. S.T.L. 14 Osten Mews London SW7. T. 01-373 2296. Prospektmaterial erhältlich. 54 427

ROLLS ROYCE

Verkauf und Kundendienst für Rolls-Royce & Bentley.
GEORG VON OPEL KG
Mainzer Landstraße 330–360
6000 Frankfurt am Main
Telefon: (0611) 7 50 32 15
Ein Betrieb der Unternehmensgruppe Georg von Opel.

Bentley S2, Bauj. 60, TÜV 9.78, guter Zustand, 15 800.– DM. Telefon 09 31/59 76 62. 54 663

LIEBHABERFAHRZEUG
Bentley S 1 Saloon - Automatik.
Bj. 56, exc. Pflegezust. (wie neu), gen.-überholt, Chauff. gepfl., Air-Cond., Rad. usw., VB DM 29 500.–. T. Deutschl. 0 81 71/1 86 93. 54 642

RR-Bentley S 1, Liebhaberfahrzeug, TÜV, verzollt, dt. EZ, opt. + techn. Bestzust., Masch. und Wagen i. d. BRD, Anf. Sept. von eingefl. RR-Monteur aus England gen.überh., Re.-Nachweis, zusätzl. zur Serienm. RR-Ausst. noch Kopfstützen, Sicherheitsgurte, Uher Pioneer-Blaup. Stereo, Servo, Autom. 30 000.– DM. Tel. 02 21/63 47 97 + 2 48 16 + 21 06 26/27. 54 640

MK G, 52, gepfl., TÜV 78. 08 97/55 91 12. 54 641

Gepflegter Bentley „R" Type, Bj. 54, von Bentley Drivers Club-Mitglied, Preis auf Anfrage. Tel. 02 11/40 42 02. 54 428

RR, Silver Cloud III, Bj. 64, velvetgrün, LWB, optimaler Pflegezust., weiße Lederausst. T. 0 25 62/64 40. 54 568

Suche Rolls-Royce Silver Shadow ab 72, v. Privat. Tel. 0 40/50 27 28. 54 168

Rover

Land Rover
Fairey-Winches Importeur
AUTO LEHNER
8520 ERLANGEN
Günther-Scharowsky-Straße 11
Tel. 0 91 31/3 30 58, Telex 629 756

Land-Rover Typ 88, 61 000 km, Farbe sahara sand, techn. u. opt. 1a Zust., 2 Anhängerkupplungen, TÜV 9.78, aus fam. Gründen zu verk., DM 11 800.–. T. 0 21 22/7 10 52 o. 81 57 20. 54 569

LR 88 Station Diesel, Neufahrz., 5000.– u. NP. 0 52 54/63 09 o. 63 90. 54 570 H

Suche **LR 88 Diesel** mit Plane od. Ht. neu oder neuw., lieferbar bis spätest. Febr. 77, VB ist egal, List.-preis f. dt. Exportausführ. £3100.–. Angebote an Dr. Chr. Pirker, 8993 Nonnenhorn a. B. 54 571

109 74 Stat. Diesel, 22 000 km, DM 16 800.–, 88 75 HT, 20 000 km, DM 14 800.–, beide TÜV neu, Seilspill, DM 1050.–. Tel. 0 74 41/8 21 50. 54 572

RANGE ROVER ab Lager!
TC Fink, 6831 Rheinhausen, 07254/1081

Rover V8 Coupé, 4türig, 67, Leder, Radio, 68 000 Meilen, dunkelblau, unfallfrei, 7500.– DM. 02 21/63 16 39. 54 643

LR 88 Plane, grün, techn. u. opt. einw.fr., gen.überh., neu lack., viele Extras, VHB 9700.–. 0 21 22/1 02 13. 54 573

Land-Rover 109 Stationsw. Diesel, Bj. 69, zu verkaufen. Tel. 05 21/32 27 43. 54 429

Range Rover, Bauj. 5.75, weiß, 39 000 km, neu ber., + 7 Reifen + welt. Teile, ausg. Zustand, unfallfrei, 24 500.– VHB. Tel. 0 72 31/5 20 77. 54 431

Verkaufe **Land-Rover** 109er Diesel, Bj. 66, sehr guter Zustand, TÜV bis 7.78. Tel. 0 23 31/5 70 13. 54 432

LR 109 DORMOBILE, Benzin, Bj. 71, hellbraun, Dach weiß, s. gut. Zust., 66 500 km, **4 Betten,** 9 Plätze, Halogen, Anh.-Kuppl., 2 t, Bod.-Heiz., Dach-Gepäcktr., für DM 3000.– Isolierung, Ski-Halter, Zusatz-Benz.-Tk. 45 Ltr., Free Wheel Hubs, inkl. X Pkt. Wippe (Rampe), NP 1500.– u. viele Extras, VB 19 200.– DM. Tel. 0 40/7 22 46 96. 54 170

Land-Rover 88, mit Plane, wegen Geschäftsaufgabe s. preisw. abzugeb., TÜV 78, neu ber., Seilspiel 24 V-Anl., gut. Zust., 7500.–. Fa. Heimerl, Offenburg, Tel. 07 81/7 60 88, tägl. 9–13 h. 54 169

Su. LR 109 D, Stationw. evtl. Tausch VW Camping-W., mit Wertausgl., bis 3000.–. Schulz, Dorfstr. 25, 58 Hagen. 54 171

Ihr V8 A?! Dann: Dreier, 8 Mü. 45, Kollwitzstr. 31. 54 172

Land-Rover 109 Station Benzin, Tropendach, 9sitzer, Bauj. 1976, Ausstellungswagen mit Nachlaß. Autohaus Henrik Schwoerer, 7580 Bühl/Baden, Tel. 0 72 23/2 54 44. 54 173 H

Endlich
zu haben!
WHEEL CLEANER –
der Universal-Reiniger für alle Sonderräder.
Versand per Nachnahme.
ASZ-GmbH
8 München 80, Einsteinstr. 104
Telefon 0 89 / 47 69 61
ASZ K. H. Schmidt KG, 58 Hagen, Postf. 244, Tel. 0 23 31/2 11 81

Land-Rover Typ 109 Station Diesel, Tropendach, 1. Hand, 46 000 km, 1a Zustand. Anfragen über Autohaus Henrik Schwoerer, 7580 Bühl/Baden, Tel. 0 72 23/2 54 44. 54 174 H

Saab

Saab 99 GL, Bj. 76, 4türig, neuwertig, 5000 km, DM 15 900.–. T. 0 70 84/78 19. 54 175

Saab 99 GL Combi/Coupé, Bj. 76, km 12 000, Vorführwagen mit viel Zubeh. **H. Beier,** Saab-Vertragshändler, Werlerstr. 266, 4700 Hamm, 0 23 81/5 00 40. 54 176 H

Simca

Liebh.-Fahrz., Simca 1200 S. Tel. 0 22 32/72-2 79. 54 574

Simca Rallye 1 zu verkaufen, VB DM 4500.–. G. Zalewski, Am Dulshorn 2, 2878 Wildeshausen. 54 433

Sportwagen

GELEGENHEITSKAUF i. A.:
1 VW Cabrio Üttinger, 2 L, 90 PS, weiß, Mod. 75, 1. Hd., 47 500 km, Sportsitze, 9fach bereift, u. viele Extras, Bestzustand, NP 19 400.–, VB 11 800.– DM.
1 Matra Simca Bagheera, gelb, Mod. 4.74, 1. ,Hd., 66 500 km, Radio, LM-Felgen, Bestzustand, NP 16 500.–, VB 8900.– DM. **Autohaus K. Löhle,** VW- + Audi-Händler, 7272 Altensteig, Tel. 0 74 53/80 21. 54 177 H

1a Thurner RS, Bauj. 71, TÜV 77, neu überholt, 9500.– DM. R. Binnemann, Osterholzer Heerstr. 84 c, 2800 Bremen, Tel. 04 21/42 52 91. 54178

Sportwag. Barank. 0611/285144/571805. 53 867 H

Sportwagen sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 53 858 H

UNIROYAL M+S plus
Runderneuerungen-Haftmischung
155 SR 13 49.– 175 SR 14 73.–
165 SR 13 58.– 185 SR 14 80.–
Preise incl. MwSt. Versand per NN
REIFENBERGER
Tel. 0 67 52/29 58 u. 23 00

Toyota

Verk. Toyota Celica GT, Gr. 1, neuer Motor. Tel. 0 25 72/43 36. 54 644

Triumph

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71/5 43 03.

Triumph Stag Cabrio V8, Hardtop, 9.71, nur 3 Jahre gef., Motor 500 km, Leder, Kristallefl.-Lack, 7" LM, elektr. Fenster, DM 9900.–. T. 02 21/52 26 37. 54 179

RECARO-Sportsitze
ABARTH-Auspuffanlagen
LEICHTMETALLRÄDER
1/3 ANZAHLUNG, 6 Raten.
Bitte Typ und Baujahr angeben.
L. BEIL, 6701 NEUHOFEN 6

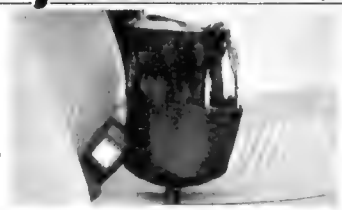
auto-könig bietet an . . .
neuwertiger Rallye-Escort BDA 2000, Rallye-Version
2 Ltr.-Alu-Motor, 232 PS, 16-Ventiler, Hinterachsübers. 4,11:1, 5-Gang-Getriebe, Lucas-Zündanlage, Trockensumpfschmierung. Herstellungskosten DM 73 514,–, günstig abzugeben.
Auto-König, Eggenfeldener Str. 100, 8 München 81, Tel. 0 89/93 40 22, Hr. Agne

NEU · Umweltschutz jetzt auch im Auto ! · NEU

JOLA · AUTO · BUTLER ·

1 Der neue Jola Auto-Butler hilft Ihnen auch im Auto umweltbewußt die Abfälle zu deponieren.

2 Zwischen den Sitzen oder unter dem Armaturenbrett befestigt ist der Auto-Butler nach allen Seiten schwenkbar (flexibler Arm) und nicht behindernd.



3 Größtes Fassungsvermögen und trotzdem formschön paßt der Jola Auto-Butler als sinnvolles Zubehör in jedes Auto. Reserve-Beutel in jedem Haushaltswaren-Geschäft.

Jetzt zum Einführungspreis vom Hersteller DM 58,– incl. 5 Reservebeutel. Händler Staffelpreise anfordern.

Best. an Fa. Jola
Erlenbachstr. 1
7591 GASSBACH 2
Telefon (07841) 21578 · Telex 0752225
Telex 0752225

Triumph

TR 6 — PI-Modell, 1973, 53 000 km, Topzust., 185er Reifen 100%, Hardtop. Delmenhorst, Tel. 0 42 21/32 13. 54 180

TR 6, 74/78, werksgepfl., met., Hardtop. Tel. abends 02 11/71 43 89. 54 181

Spitfire MK I, total neu aufgebaut, Extras, Ersatzteile, gegen Gebot zu verkauf. M. Fischer, Scheffoldstr. 23, 7070 Schwäbisch Gmünd. 54 182

GT 6 MK 2, technisch 1a, 4500.– DM. Tel. 0 72 02/88 26. 54 183

TR 7, 4 Mon., Garantie, nur 13 800.– DM. Tel. 0 91 22/8 93 21. 54 184

Wir wühlen n. Unfall- u. Gebrauchtwagen. Tel. 0 72 61/41 52, ab 18 Uhr. 54 185 H

Notverk. TR 6, EZ 70, für DM 2000.– überh., LM-Felg. etc., Festpr. 4500.–. Tel. 0 42 98/33 17 ab 18 Uhr. 54 186

Triumph TR 6 PI, Bauj. 71, 76 000 km, techn. einwandfrei, TÜV 8.77, 6150.– DM. Tel. 0 72 23/2 54 44. 54 187

Gebraucht-Ersatzteile-Versand. Telefon 0 72 61/41 52 ab 18 Uhr. 54 188 H

Su. TR 6 unfallb. od. def. 05741/8243. 54 577

TR 6, Bestz., 55 000 km, 185er (80%), neue Kuppl., VB 7200.–. 07146/7919. 54 578

152 PS TR 6 Mot. M.Getr. Ov., **1 US,** 105 PS Mot. LM-St.Felg., **TR 5** H-Ach., E-Pp., Noch W. uvm. 023646548. 54 579

Spitfire 1500, Bj. 8.75, 28 000 km, rot, Kopfstützen, Radio, preiswert. Tel. 0 57 63/2 42. 54 580 H

Triumph TR 4, ca. 78 210 km, Bj. 64, zu verkaufen. Tel. 0 40/77 75 52. 54 581

TVR 3000 M, Bj. 74, 28 000 km, wie neu, f. 13 500.– z. verk. 0 62 27/29 14. 54 645

Suche guterhaltenes Hardtop für Triumph 6. Jochen Peetz, Hastedter Heerstr. 88/90, 2800 Bremen. 54 660

Gebrauchtteile.
Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43/25 86. 53 862 H

Billige Teile verkauft Tel. 0 21 05/44 96, von 11–19 Uhr. 53 859 H

Jedes Teil schnell u. günst. für **ALLE ENGL. FAHRZEUGE.** T. 0 61 74/54 60. 53 860 H

Triumph-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581-611. 53 861 H

Verkaufe TR 4 A, sowie Karosse, Motor 0 km + Teile von TR 4 A. Tel. 0 29 45/22 73. 54 434

TR 4 A IRS, Bauj. 6.66, Gesamt-km 90 000, Motor 30 000, TÜV 7.78, Radio, techn. + opt. 1a u. Hinter- u. Vorderachse, 2 Kotflügel vorne usw., VB DM 6000.–. Tel. 0 60 27/61 44. 54 435

TR 6, Bj. 72, 1a, Preis VB, od. Tausch gegen BMW 2500. Tel. 0 81 21/52 20 oder 0 81 06/74 90. 54 436

TR 4, Bj. 62, TÜV 2.77, Motor + Getriebe ca. 10 000 km, DM 1900.–. Tel. 0 61 73/46 38. 54 437

Triumph TR 6 PJ, Overdrive, Bauj. 72, TÜV 78, VB DM 8300.–. Tel. 02 01/25 13 19 ab 20 Uhr. 54 438

GT 6 an Liebh., 4500.–. 0 23 81/5 09 69. 54 439

Stag, Bj. 76, mit 5-Monats-Garantie, 9500 km, racing-green, schwarzes Interieur, alle Extras, 4-Kanal-Stereoanlage, für DM 17 300.–. J. Maletz, B. Warschau, Postfach 1500, 5300 Bonn. 54 443

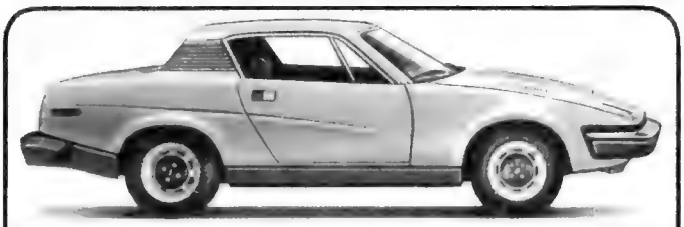
Spitfire MK IV, TÜV 7.78, Mot. + Getr. neu überh., Hardtopdach, viele Extr., opt. Zust., VB 6700.–. T. 0 75 42/71 62. 54 444

TR 4 IRS, letzte Serie, TÜV 9.77, alle Extras, neuwertig, VB DM 4200.–. Tel. 0 30/4 11 87 62. 54 445

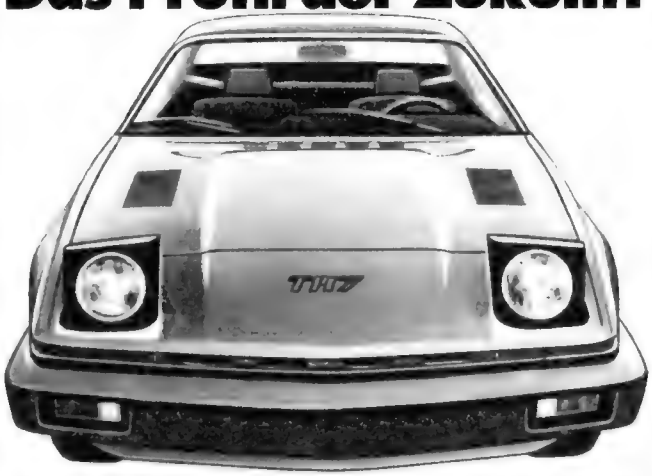
TR 6, Bauj. 73, DM 6800.–. Tel. 05 71/2 14 02 Geschäftszeit. 54 440

TR 6, Modell 74, Bestz. 63 000 km Motor, Einspritzanl., Verdeck neu, 10 500.–. Tel. 0 23 51/1 41 20. 54 441

Verkaufe TR 7, Bauj. 8.76, 5000 km, grün, DM 15 950.– oder Tausch gegen **TR 6** ab Bj. 74. Tel. 0 52 41/7 76 65. 54 442



Das Profil der Zukunft



Der neue Triumph TR 7, das Sicherheits-Sport-Coupé der 80er Jahre: Dynamische Keilform, 1971 ccm, 106 DIN-PS, 9,4 Ltr./100 km (Testverbrauch).

Unverbindliche Preisempfehlung **DM 16.990,–**

1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung! Ausführliche Informationen und Probefahrten beim nächsten Triumph-Händler.

Triumph Leyland

Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, Harffstr. 53
4000 Düsseldorf, Telefon 02 11 / 7 81 81

TVR

TVR-Deutschland
645 Hanau 9, BBC-Straße 23,
Telefon 0 61 81/5 82 84 + 5 29 59

Veteranen

DKW F 7, 2-Sitzer, offen, Bj. 24. 2. 37, zugel., fahrbereit, **DKW-Krad SB 500** mit Stoye-Beiwagen, Bj. 7. 5. 35, TÜV-frei, einzeln oder zusammen gegen Gebot zu verk. Tel. 0 21 02/2 84 62. 54 463

ABARTH „2000", off. RS, 1965, einsatzber., 1a Zust., gr. Zuk. im Vet.-Sp., 11 000.–. 0271/52047 (ab 19 U.). 54 650

Liebhh. BMW 502, 2 Stck., Bj. 59, gr. m. SD, MFK 3.75. Jg. 56 nur f. mech. Ersatz. Beide 2.6 L, V8, zus. 4000.– Sfr. CH, B'see, Tel. 0 71/25 10 80. 54 655

Citroen 15 CV, sehr gt. Zust., fahrbereit, Bj. 1952, VB 11 000.–. Bachmann, 51 Felix Faure, 69003 Lyon, F. 54 654

BMW 600, Bj. 58, zu verkauf. Zuschr. unter Chiffre A 21/54 82

MATHIS AMY, Bj. 1929, fast alles original, guter Zustand, geg. Gebot. Zuschr. unter Chiffre A 21/54 583

Oldtimer 1912 Chenard Walker zu verk. DM 23 000.–. Restauriert bis auf Polsterung. J. Lausch, Uhlandstr. 18, 7928 Giengen/Brenz. 54 584

Bentley Sport Saloon, Bj. 1934, sehr gut. Zust., fahrber., verk. 0231/234242. 54 585

Lancia, Bj. 62, Cabrio u. Hardtop, Alu-Kaross., teilrestauriert, 140 PS, 2458 ccm, leicht brandgeschädigt, zu verkauf. Tel. 0 70 81/86 23. 54 586 H

40 Franz. Oldtimer von Bj. 32–56, Citroen 15 Six, 11 B, 11 Fam., Peugeot 202, 301 Bj. 32, 402, Rover Bj. 47, unr. o. rest. 2000.–, 6000.–, Teilvk. 003388/864375. 1 11 BBL, 67 PS, unr., w. Platzm. 1300.–. 0721/757030. 54 587

Citroen 11 CV, Bauj. 48, 1a Zustand, TÜV neu, Standheizung, VB 9500.– DM. Tel. 0 74 32/82 06. 54 199

Goliath GP 700, Bj. 55. 02 21/63 57 35. 54 200

DB 170 S-B,

4sitzig, 2tür. Cabrio, Bj. 51, Originalzustand, fahrbereit, teilrestauriert, 75 abgemeldet, gegen Höchstgebot ca. DM 6000.–. Unter Chiffre A 21/54 201

DKW-Sonderklasse Cabrio, 2sitzig, Bj. 54, zu verkaufen. Honert, Hauptstr. 213, 4150 Krefeld. 54 202

Auto Union W 24, Bj. 1938, TÜV, Bestzustand, an Höchstbietenden mit Ersatzteilen zu verk. Chiffre A 21/54 203

Opel Rekord, Bj. 57, gut gepfl., TÜV 78, kl. Ventilsch. Angebote unter Tel. 0 28 43/33 82. 54 204

Suche 11/15 CV, lange Ausf., nur erstklass. Zustd. u. TÜV, Barzahlg. Bildangeb. m. Preis u. Chiffre A 21/54 205

Suche Trippel-Schwimmwagen. Klaus Diefenbacher, Breitenfeld 8, 6931 Oberdiehlbach. 54 206

AT-Motor für Goliath-Dreirad, 0 km gelaufen, zu verk. Tel. 0 44 21/5 44 77. 54 207

Seltenheit! VW-Hebmüller-Cabrio zu verkauf., 6800.– VB. Tel. BN 22 53 37. 54 208

Verk. DKW, Bj. 38, rest., 4000.–, **suche** unrest. Veteranen. Tel. 0 73 03/32 19. 54 209

180 DB, Bj. 59, 1a Zustand. Näheres unter Tel. 0 57 23/65 02. 54 210

VW Kübel, Bauj. 43, TÜV 2 J., gegen Höchstgeb. zu verk. T. 0 26 31/2 73 86. 54 211

1 Ford Taunus, Bj. 60, 1 Getr. Mercedes 170, 1 Getr. Opel P4, 1 Motor mit Getr. Mercedes 170 Diesel, 1 Getr. 3-Gang, Marke unbekannt, 1 Lampe Mercedes 170, 1 Sachs-Motor mit Dyno-Starter, Bj. 54. Tel. 0 27 32/89 66. 54 657

VW-Schwimmer, 1943, teilrestauriert, DM 11 500.–. Tel. 02 02/64 20 55. 54 457

Oldsmobile Super 88, Bj. 54, 92 000 km, sehr guter Zustand, neue Reifen, DM 7000.–. Chiffre A 21/54 458

Ford A, Bj. 1929, fahrbereit, guter Originalzustand, für DM 8000.– zu verkaufen. Angeb. unt. Chiffre A 21/54 461

BMW 501/6 Pkw, sehr gepflegt, Bj. 55, Garagenwagen, geg. Höchstgebot zu verk. Zuschr. unt. Chiffre A 21/54 462

Angst vorm TÜV? Das braucht nicht sein, sagt Hans M. Neher, und erläutert die wichtigsten Vorschriften, gibt Ratschläge fürs Selberprüfen und Hinweise für die Abnahme von Änderungen. Mit dem Buch **„Keine Angst vorm TÜV"** können Sie nun getrost der nächsten Hauptuntersuchung entgegensehen. 172 Seiten, 132 Abb., Leinen, DM 19,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Echte Rarität: VW Rometsch Coupé, 51, Alukarosse, SSD, Ledersitze, DM 3500.–. Autohof Spener, Jülicher Str. 14, 1000 Berlin 65. 54 460 H

Opel Kapitän, 1961, Autom., Orig.-km 120 000, für ca. DM 5000.– TÜV-fertig gemacht, VB DM 6500.–. R. Wagner, Mühlenweg 77, 2940 Wilhelmshaven. 54 459

Hanomag, Bj. 25, Kommißbrot Cabrio, VB DM 21 500.–. Bonnet, Donaustauferstr. 8, 8000 München 50, T. 14 35 01. 54 465

Suche 170 S Cabrio A, in Originalzustand. Tel. 05 51/5 52 44. 54 466

Mercedes 170 S-A Cabrio

2/2 s., weiß, l. s. gut. Zustand, TÜV und fahrber., 17 000 DM. Standort München. Tel. 0 89/1 20 62 94. 54 649

Absolute Rarität: Ford Thunderbird, Kompressor, 300 PS, Bj. 57, Cabrio, Hardtop, 2sitzig, TÜV-frei, 54 000 km, Bestzustand, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 02 02/30 43 48. 54 464

Rarität: 170 Da Cabrio, Bauj. 50, 8.77, techn. u. opt. gut, VB DM 10 500.–. Tel. 0 28 42/8 15 22. 54 456

Lancia Flaminia Spider, Alukar., 6 L, techn. sehr gut, Boden durchger., zu verk., evtl. Einzelt. Suche rostfr. Spider. Tel. 5 57 61/4 39. 54 467

180 P, Schiebedach, 20 Jahre, TÜV 77, VB DM 4000.–. Tel. 06 21/74 15 15. 54 468

BMW-Dixi-Spitzheck, Bj. 28, + **DKW F 7,** Bj. 38, absol. Orig., TÜV 5.78, + **Stoewer** V5 Chassis m. kompl. Antr. zu verk. Chiffre A 21/54 469

Rarität: DB 219, zum Ausschlachten geg. Gebot abzugeb. Tel. 06631/2453. 54 470

Kapitän, Bj. 62, TÜV 78, 141 000 km, VB DM 4500.–. Tel. 0 62 21/6 36 16. 54 471

Volvo

P 1 800 E, selten schön. 0 22 25/52 32. 54 213

144 S Kombi, TÜV 78, 1a Zustd., div. Zub., Bj. 71. Tel. abends 0 74 61/84 19. 54 214

Sämtl. Teile v. PV 544, P 120! Burkart, Allacher Str. 210, 8000 München 50, Tel. Sa./So. 07 11/75 71 88/75 83 33. 54 472

Optimaler Volvo 164 Autom., Modell 71, mit Garantie, Sonderlack, rotbraun-met., ATS-Felgen, 185/70 ber. und diverses Zubehör zu verkaufen Volvo Autohaus, Am Mondschein, 4780 Lippstadt. 54 473 H

122 S, Bj. 64, reparaturbedürftig. Zuschr. unt. Chiffre A 21/54 590

Volvo 264 DL Autom., Bj. 76, km 8000, Schiebed., beige met., div. Extr., neu ca. DM 27 000.–, jetzt DM 21 750.–. **Volvo 245 DL Kombi,** dkl.grün, 6900 km, div. Zubeh., Bj. 75/8, neu ca. 23 000.–, jetzt DM 17 950.–. **Volvo 244 GL,** Bj. 76, neu DM 24 000.–, jetzt DM 20 950.–. Außerd. alle **Volvo-Mod.,** alle Typen, alle Preisklassen. **Autohaus Benz,** Gummersbach-Dieringhausen, Telefon 0 22 61/7 72 17 u. 7 76 62. 54 591 H

Suche 121/122, Bj. 69/71, mögl. 1. Hd., **oder 544.** Tel. Köln 4 30 18 86. 54 215

VW

15 Zoll Alu-Räder f. Golf
195/50 VR 15 Pirelli P 7 auf 5,5 x 15 ATS, kompl. mont. u. gewuchtet, TÜV-zugel., inkl. MwSt. jetzt nur 430,— DM/Stück.
AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 16, Tel. 06 11- 41 90 42

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr / 20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-genehmigt. Sofort lieferbar für VW Käfer, Golf-Scirocco.
SEBRING, Im Günzinger 7, 7753 Allensbach

Oettinger-Cabrio, 85 PS, 6.76, schw., wegen unerwartetem Fam.-Zuwachs abzugeben. Radio, Cibie Fernsch., Überrollbügel, Abarth A., Uniroyal 175/70, n. weitere sinnv. Extr., noch volle Garant., NP üb. 21 000.–, geg. Höchstang. abzug. T. 02 51/5 13 01. 54 593

Verkaufe für VW 4 TDE 4-Loch-Felgen 5½ J 14 mit Reifen 175/14, Preis 280.– DM. Tel. 0 53 22/8 19 53. 54 220

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.
Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik KG
1 Berlin 12 · Schillerstr. 10 · Tel. 030/3136771. Händler bitte Angebot anfordern.

Scirocco-Cup, schwarz, 110 PS, mit allem Zubeh., Motor ca. 5000 km, VB 15 700.–. T. 05 11/73 69 12 bis 17.30 h. 54 219 H

Wer übernimmt **VERTRAG für Golf L,** grün, 50 PS, Lfz. Anf. Sept., 10 600.– DM, Finanz. mögl. Tel. 02 71/4 24 98. 54 218

Helfen Sie sich und anderen – werden Sie Förderer-Mitglied der DRF ✱

Helft helfen!

Die Deutsche Rettungsflugwacht (DRF) führt lebenswichtige Luftransporte durch bei:

✱ Unfallbergung
✱ Rücktransporten vom und ins Ausland
✱ ärztlich verordneten Verlegungsflügen
✱ Organtransporten, Blutkonserven- oder lebenswichtigen Medikamenten-Transporten

Jahresbeitrag DM 20,– Familienbeitrag DM 50,–
(für Eltern und alle Kinder bis zum vollendeten 16. Lebensjahr)
bei Einsatz der DRF für Sie eine Vergünstigung bis zu DM 10.000,–
Ihre gemeinnützige Beitragszahlung ist als Spende absetzbar

Deutsche Rettungsflugwacht e.V.
7023 Stuttgart-Flughafen, Postf. 230127
Telefon (0711) 796655
(Alarmzentrale)
Postscheck Stuttgart 39306-701 A ✱

Scirocco TS, viperngrün-met., 85 PS, Normalbenzin, 11.75, ca. 10 000 km, v. WA zu verkaufen, Preis VB 12 000.–. Tel. 05 31/84 23 26. 54 217

VW, Bj. 52, Original, geteilte Fenster, 1. Hand, zu verkauf. Tel. 08 21/6 36 93. 54 216

Verkaufe 1 Jahr alten Passat LS, 75 PS, 4türig, Automatik, große Heckklappe. Tel. 0 53 08/28 96. 54 221

3. Cup Scirocco, unfallfrei, 8000 km, sehr schnell (198!), Mot. neu, 16 500.– DM. Tel. 02 31/89 02 47. 54 474

Variant 412 LE, Bj. 73, SSD, 54 000 km, DM 5400.–. Tel. 0 61 45/22 12. 54 475

VW 181 Neufahrzeuge sofort ab Lager lieferbar. Tel. 0 52 54/63 09-63 90. 54 592 H

1303 LS, Cabrio-Makag, 75 PS, alle Extras, NP 18 000.–, VB 8500.–. Tel. 05 21/14 04 88, nach 17 Uhr. 54 594

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Tausch

Tausche od. verk. Ford Mustang, Bj. 66, neuer Mot., Getr.-Sch., geg. Merc. 250 S od. anderes Fahrz. T. ab 20 Uhr 02 34/1 56 96. 54 576

Verschiedene

Panther V12, 76er. Telefon 0 30/8 26 28 66. 54 646

AMS kompl. Jahrg. 58–75 geg. Geb. abzugeb. Chiffre A 21/54 588

Wir suchen Händler für Pkw-Zubehör, die neue PAT. Sicherheitsartikel mitvertreiben. Nur Besucher von einschläg. Abnehmerkreis! Chiffre A 21/54 589

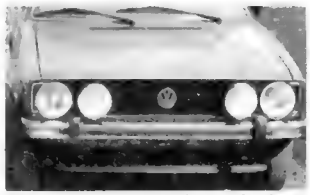
Saab Combi-Coupé, Fahrzeug der Geschäftsleitung, ca. 8000 km gelaufen, mit hohem Nachlaß zu verkaufen. Tel. 0 29 61/33 11. Alfa-Sauerland, 5790 Brilon. 54 191 H

ZU VERKAUFEN:
1 Mercedes Sport 1904, Type Simplex, ganz erneuert, Mot. 7.2 Ltr., 1 Emeryson Maserati Formel 1, 1960, DM 15 000.–, 1 Monoposto Speedway, 1965, DM 4000.–, 1 unvollst. 300 SL Mot. DM 2000.–, 1 300 SL Roadster vollständig, Hinterachse DM 1200.–, 1 rechte Tür Roadster DM 500.–. **APAL S.A.,** Rue de la Fontaine, 25 – 4570 Blegny Trembleur Liege – Belgique, Tel. 0 41/87 45 25 tagsüb., 0 41/87 43 67 abds., Telex 41 193. 52 631

Direkt ab Fabrik
Heiku Schonbezüge und wohly Sitzpelze
daher so preiswert
Über 1000 Modelle
Maßgeschneidert für jeden Wagentyp
Da stimmt jedes Detail. HEIKU-Schonbezüge aus bestem Material verarbeitet, sitzen fest und faltenfrei wie die Originalpolster, sind leicht zu reinigen, licht-, luft-, wasch- und farbecht. Farbe und Design passen hundertprozentig zu Ihrem Wagen.
Kostenlos per Post erhalten Sie unseren neuen Spezialkatalog mit Original-Stoffmustern u. Preisen. Ansehen kostet nichts.
Name
( )
Ort
Straße
Wagentyp u. Baujahr angeben.
Spezialfabrik für Autoschonbezüge HEIKU 4926 Dörentrup 2 · Abt. M 10
Telefon 0 52 63 / 20 26

DIE BESTE ADRESSE · neu von Autosport R. Kittel

Integrierte Zusatzscheinwerfer mit CIBIE-Weitstrahler H2-Birnen, für Ihren VW GOLF. per Gan.
DM 298.–



HAL'EXTRA
Keine Montage auf d. Stoßstange. Mont. ca. 30 min. Hat Befestigungssystem.

Händler bitte V-Angebot anfordern.
Autosport Kittel Großh., 8 München 40, Elisabethstr. 53, Tel. 0 89/18 08 98

Reifen der 0.60er und 0.70er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS	Pirelli CN 36 SM	Dunlop D 1
185/70-13	85.-TL	95.-	88.-HR/103.-VR	—
185/70-13	97.-HR	103.-TL	95.-HR TL	—
195/70-13	—	101.-	127.-HR TL	—
185/70-14	98.-SR	100.-	115.-HR TL	—
195/70-14	130.-HR	108.-	138.-HR/160.-VR	126.-HR/156.-VR
205/70-14	162.-TL	139.-TL	155.-TL/163.-VR	134.-HR/161.-VR
175/70-15	105.-TL	—	119.-TL	—
185/70-15	—	101.-	156.-VR	155.-VR
235/60-13	—	—	194.-VR TL	—
215/60-15	—	—	225.-VR	187.-VR

ATS- u. BBS-Felgen zu unschlagbaren Preisen

Preise inkl. MwSt. Versand per Nachnahme.
REIFENBERGER, 657 Kirn, Tel. 0 67 52/29 58 und 23 00

Verschiedene

Lombardi Grand Prix zu verkaufen. DM 300.–. Tel. 0 89/91 74 20. 54 647

Steyr-Puch 650 T, Bauj. 62, zu verkaufen, auch Ersatzteile, Sonder-§. Tel. 0 89/46 94 20. 54 189

Liebhaberfahrzeug: Amphicar-Cabrio, Bauj. 64, Bestzustand, gegen Höchstgebot. H. Roesner, Kufsteiner Str. 21, 8203 Oberaudorf. 54 190

Bonanza, TÜV 78, Recaros, 45 PS, ATM 30 000, VB 4200.–. 0 23 71/6 30 42. 54 192

Triumph TR 4, 2 J. TÜV, Speichenräder, Hardtop, TR 6-Felgen, 1 Motor, 1 Getriebe, Vorder- und Hinterachse, 1 Karosse, Lederlenkrad Abarth,, DM 5800.–. Tel. 02 02/42 71 38. 54 193

Liebhaberwagen: Chrysler New Yorker, EZ 10.68, beige-met., 8 Zyl., 7200 ccm, 315 PS, alle erdenklichen Automatics, TÜV, leichter Heckschaden, gegen Gebot zu verkaufen. Loewit-Verlag GmbH, Tel. 0 61 21/3 95 71. 54 446

2 Architekten suchen Pkw ab 2,5 L neu oder neuwertig, bieten als Gegenleistung Planung sowie Erbauung (schlüsselfertig zum Festpreis) von Eigenheimen, Werkst., Ausstellungshallen. Tel. 08 21/6 38 14 und 48 23 26. 54 447

Halbjahreswagen 1976

Audi, BMW, Ford, Opel, Volkswagen, nicht mehr als 8000 km gelaufen, laufend auf Lager zu Tiefstpreisen. hit-car, Schneider, Amberger Str. 46-48, 8400 Regensburg, Tel. 09 41/6 33 60. 54 448 H

Gesucht nur von Privat: Mercedes, Porsche, Jaguar, Alfa Romeo, Lotus, jüngeres Bj. mit wenig km. Telefon 0 76 33/30 33, App. 24. 53 865 H

Verschiedenes

Fertiggaragen
auf Wunsch mit Edelspritzputz
Weisstalwerk Zimmer & Co.
5901 Wilnsdorf-Niederdielfen · Postf. 2

4 neue ATS-Felgen 9,5 x 12 Zoll, für DM 850.– VB zu verkaufen. Tel. 02 21/61 18 25 (Mo.–Fr. ab 16 Uhr). 54 194

Scheel-Schalensitz 101, wie neu, DM 250.–. Tel. 0 93 41/29 39. 54 195

Verkaufe „AMS" Jahrgänge 1933–1974 kompl. gegen Gebot, sowie NSKK Deutsche Kraftfahrt 1933–1944, nicht vollständig. Chiffre A 21/54 198

„Windschutzscheibe weg — fahr zu Neck!" Windschutzscheiben aus aller Welt vorrätig! Einbau sofort. **Autoglaserei Neck,** 5 Köln 30 (Bickendorf), Wilh.-Mauser-Str. 37, Tel. 0221/585955

DOPPELT WISCHT BESSER!
nur 6.90 DM · NN
Doppelhalter für 4 Wischerblätter
beim Fachhandel oder: Wolters GmbH
3000 Hannover, Alte Döhrener Str. 8

Autoneuimport 7–18% unter unverb. Preisempf., auch Trakt. + LKW fr. H. Fa. Wittmeier, Nordhorn 0 59 21/41 10

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN
FRONT- UND HECKSPOILER FÜR
VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98.
53 863 H

Original US-Polizeisirenen, keine Imitation, Kojak DM 130,–, Hawaii 5/0 DM 145,–. Kfz.-Einbau in BRD verboten, z. B. für interne Alarmanlagen. E. Pohle, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72/5 64.

Reifenbuchstaben aus Gummi, ganz neue Möglichkeiten. Katalog R 3 geg. DM 1,– in Briefmarken.
Händler-Angebot anfordern!
Ing. W. Höfig
Thomas-Mann-Straße 53
4050 Mönchengladbach 1
Tel. 0 21 61/53 12 14

1 Diplomat-Vorderachse, kompl. innenbelüft. Scheibenbremsen, zu verk. DM 250.–. Tel. 0 80 63/9 03 34 17. 54 453

BEDRUCKTE T-SHIRTS
wir fertigen nach Ihrer Skizze, Foto od. Zeichng. bedruckte T-Shirts, Kugelschreiber, PVC-Aufkleber
– einmalig in Deutschland: Spiegel mit individuellem Aufdruck –
Informationsmaterial anfordern!
C–K R. Ciotti,
8800 Ansbach, Feuchtwanger Str. 105

POWER US-POLIZEISIRENEN 12 V
KOJAK u. HAWAII 5-0 nur noch DM 108,–
nicht TÜV-frei, enorme Reichw., Gratisprosp.
R. Sprengmann, Pf. 201 710, 56 Wuppertal 2
53 864 H

Verm. VW-Campingbus – Helsinki – Wiedemann, Bielefeld, 05 21/8 21 50. 54 449 H

Pannenhilfsfahrzeug. VW 411 LE Variant mit Rundumlicht, Arbeitsscheinwerfer, Funkanlage, Standheizung mit Vorwahl, 1 Satz M+S-Haftreifen auf Felgen, Schneeketten, Abschleppvorricht. usw. T. 0 44 21/29 73 37 bis 16 h. 54 197

Wer restauriert hobbymäßig (bezahlt) alte Autos? Unter Chiffre A 21/54 452

Flieger-Uhren
Faszinierende Chronographen erstaunlich günstig. 24-seit Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 31, Am Wald 21, Telefon (0721) 730 70

Chromspeichenräd., neuwert., 5 Stück 14 x 5¼", komplett mit Aufnahmen zu verkauf., DM 950.–. Tel. 0 23 24/63 73. 54 450

„Kojak-Sirene" komplett, 12 V, 125.– DM. Chiffre A 21/54 196

Super 8, normal 8, 16 mm Filmverkauf – Verleih Gratis-Prosp. v. Fleischmann Film 83 Landshut

AMS 64–74 kompl. gebunden, VB DM 500.–, zu verkauf. Tel. 02 03/77 17 23. 54 451

★AUTO-ZUBEHÖR★
Spezial-Katalog 1976/77
Neu! Aktuell! Heute noch anfordern!
Hochinteressant für jeden Autobesitzer
kostenlos
AUTO-AUSSTATTUNG
unverbindlich
8046 GARCHING E

Rallye-Cross-Fahrer sucht **Sponsor** für Saison 77. Chiffre A 21/54 455

Twinmaster, ganz neu, Festpreis DM 350.–. Tel. 0 22 62/12 69. 54 454

Auto-Teppiche
speziell für Ihren Wagentyp gefertigt, in bester Qualität und Ausführung, liefert Ihnen sofort per Nachnahme nach Angabe von Wagentyp und Farbe von DM 39,- bis DM 139,-. **SAV GmbH, Hermannstr. 9, 7570 Baden-Baden, Telefon (0 72 21) 6 76 77**

Camping Wassersport

Wohnmobil, reisefert., Typ DB 406 II, VB DM 13 650.–, neuer Lack u. sehr gepflegt. Tel. 02 61/4 12 27. 54 274

Stellengesuche

Junger Kfz. Mech. (20) sucht neuen Wirkungskreis, bevorzugt Tuningbetrieb! Chiffre A 21/54 575

ERSATZTEILSPEZIALIST für **Pkw, Lkw,** Stapler, Bau- u. Landmasch., versiert in Ein- u. Verkauf, sucht neuen Wirkungskreis im Raum Norddeutschland, auch lukrative Außendienstposition rund um das Kfz, oder Fuhrparkleitertätigkeit angenehm. Chiffre A 21/54 665

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Garagen

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen Schwingtore Hallen
Bitte Prospekte anfordern
Gebr. Achenbach Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. Tel. (0271) 73141

gewa Fertiggaragen
Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

Meton Garagen nur 328,– Anz.
Monatsraten 64,– Alle frei Haus an jeden Ort viele Typen direkt vom Hersteller. Gratis Katalog sofort per Telefon 07262-8415 anfodern oder Postkarte genugt.
Overmann Abt. 56A, 7519 Eppingen

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S
STAHLBETON GARAGEN UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung 34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

FERTIG-GARAGEN aus Asbestzement
überall Vertretungen
Prospekte anfordern
KARL LENDERS Garagenbau Abt. K
4052 Korschenbroich 3, Tel. (0 21 82) 40 94

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler · Hausverwalter
3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,–. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

FÜHRERSCHEIN
in 12 Tagen
Individuelle Ausbildung mit sofort anschließender amtlicher Prüfung. Schulwagen aller Fabrikate. Zu Hause begonnene Ausbildung kann hier beendet werden. Unterbringung in eigenen Hotels. Angehörige können mitgebracht werden. Für Führerscheininhaber Auffrischungskurse. Verlangen Sie kostenlos Prospekt A 172
FERIEN-FAHRSCHULE seela
3388 Bad Harzburg — Telefon 0 53 22/70 11
Größte u. vorbildl. Ferien-Fahrsch. Deutschlands

AUTOLACKIERUNG Seit über 10 Jahren führend in Preis und Qualität
Durch einfachste Mithilfe sparen Sie **mehrere hundert Mark.** Bei unverschuldeten **Unfallschäden** verbleibt Ihnen sogar noch ein Gewinn und bares Geld. Lackiert wird vom Fachmann!
Z. B. Ganzlackierung VW inkl. Autolack u. MwSt. **165.–** Auch ohne Kundenhilfe stets Ihr Vorteil! AUTO-HOBBY-MIETWERKSTATT
Frankfurt 06 11/39 92 92, auch in Mainz und Köln, 50 helle Arbeitsplätze in moderner Werkstatthalle. Tägl. 8-20, auch samstags. Autoreparaturstunde DM 6,50 inkl. Werkzeug.

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter **Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten,** gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Automation ausgeschlossen. Alter 23 Jahre. Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF, Münsterstraße 241, Tel. 0211/63 78 78, Postfach 32 03 67

Sport Nachrichten

GP Deutschland 1977: Nürburgring oder Hockenheim?

„Wir haben den Großen Preis von Deutschland 1977 wieder für den Nürburgring angemeldet", entgegnete Hans-Jürgen Leif Linden, Verwaltungs-Direktor des AvD, auf Meldungen, wonach der GP von Deutschland im nächsten Jahr auf dem Hockenheimring stattfinden soll.
„Allerdings", gibt Linden zu, „ist es nicht sicher, daß im kommenden Jahr der Große Preis auch tatsächlich auf dem Nürburgring stattfinden wird." Die Klärung dieser Frage soll ein Gespräch zwischen dem AvD als Veranstalter und Team-Vertretern der Formel 1 Anfang November in Paris bringen.

Zakspeed-Escort auch für Kunden

Zwischen fünf und zehn Gruppe 2-Escort (Spezial-Tourenwagen) will Erich Zakowski 1977 vorbereiten und zum Stückpreis von rund 55 000 Mark verkaufen. Die etwa 240 PS starken Escort mit 1,8 Liter-Motoren gelten im nächsten Jahr bei der Tourenwagen-Europameisterschaft, sowie dem ONS-Rundstrecken- und -Bergpokal als chancenreiche Fahrzeuge der Klasse bis zwei Liter Hubraum.
Zur Betreuung der Flotte will Zakowski einen Renndienst aufbauen, der zumindest bei sämtlichen nationalen Meisterschaftsläufen den Service der eingesetzten Kundenwagen garantiert.

Jarama: Sieg der Meister

Im spanischen Jarama, beim letzten Lauf der Tourenwagen-Europameisterschaft, untermauerte das belgische Luigi-Team seinen Titelgewinn für BMW eindrucksvoll. Während die Belgier Xhenceval/Dieudonné gewannen und sich so die Fahrerwertung des Championats sicherten, kamen ihre Teamkollegen de Wael/Joosen/Grano mit ihrem BMW 3.5 CSL-Coupé auf Rang zwei ins Ziel.

Regie bei Renault

Dank einer Stallregie, wie sie mustergültiger nicht hätte praktiziert werden können, sicherte sich der Franzose Jean-Pierre Jabouille, 34, den Titel des Formel 2-Europameisters. Vor dem entscheidenden Endlauf in Hockenheim hatte sein Landsmann René Arnoux (Martini-Renault) noch vier Punkte vor Jabouille gelegen. Nachdem der elf-Renault-Pilot den ersten der beiden in Hockenheim gestarteten Läufe gewonnen hatte, heckte sein Team die Order für den zweiten Lauf aus. Jabouilles Teamkollege, Michel

Erfolgreiches Duo: Jabouille (rechts) und Leclère

Leclère, im ersten Rennen Dritter, mußte gewinnen, um im Gesamtklassement den beim ersten Lauf Zweitplacierten Arnoux auf Rang drei zu verdrängen. Nur durch diese Konstellation konnte sich Jabouille in der Endwertung der Europameisterschaft einen Vorsprung von einem Punkt gegenüber Arnoux verschaffen. Der Plan des elf-Teams wurde in die Tat umgesetzt, Arnoux von Jabouille so lange zurückgehalten, bis sich Leclère einen genügend großen Zeitvorsprung verschafft hatte, um in der Addition beider Läufe Zweiter zu werden.

Markenpokalsieger als Großverdiener

Willi Bergmeister, 28, und Georg Weber, 33, heißen die Pokalsieger des VW Junior- bzw. des für Fahrer mit internationaler Lizenz ausgeschriebenen Renault 5 elf-Pokals. Während Weber den Endlauf der Renault-Rennserie in Hockenheim gewann und sich damit den

Die Pokalsieger: Bergmeister (links) und Weber

mit 18 000 Mark dotierten ersten Platz der Jahresbilanz sicherte, genügte Bergmeister der dritte Rang im Finallauf, um VW Junior-Cup-Sieger zu werden. Mit den rund 15 000 Mark teuren Pokalautos erfuhr sich Weber 1976 rund 28 000 Mark Preisgeld, Bergmeister sicherte sich durch seine Rennerfolge 18 000 Mark.

GP Moskau: Gerücht mit Hintergrund

Als reine Stimmungsmache der Formel 1-Konstrukteursvereinigung entpuppte sich die Meldung, die Sowjetunion sei an der Austragung eines Grand Prix in Moskau interessiert. Mit der Angabe, Moskau wolle eine Million Dollar an Start- und Preisgeldern bezahlen, wollten die Formel 1-Bewerber nur ihren Interessen für die kommende Saison Vorschub leisten. Nach dem Willen der Konstrukteursvereinigung sollen die Veranstalter 1977 nämlich statt wie bisher 285 000 jetzt über 400 000 Dollar bezahlen.

Vallelunga: Abbruch beim Formel 3-Finale

Verschoben wurde in Vallelunga (Italien) die Titelvergabe in der Formel 3-Europameisterschaft. Das als letzter Wertungslauf vorgesehene Rennen wurde im Regen abgebrochen. Zu einem noch festzusetzenden Termin soll der Endlauf nun erneut gestartet werden. Für einen Titelgewinn kommen nur noch der Schwede Conny Andersson, 35, und der 21jährige Italiener Ricardo Patrese in Frage.

IMSA: Chance für Holbert

Beste Aussichten, Gewinner der IMSA, der amerikanischen Produktionswagen-Rennserie, zu werden, hat der Chevrolet-Monza-Pilot Al Holbert. Nach dem drittletzten Lauf in Laguna Seca, den Jim Busby (Porsche) gewann, führt Holbert klar vor Busby und Gregg (BMW).

Die

Grand Prix von Kanada: Auseinandersetzunge

Am besten wäre es, 1976 zwei Weltmeistertitel zu vergeben. Einen für Siege auf der Rennstrecke, den anderen für Siege vor dem Gericht." So lautete der Vorschlag von Robin Herd, dem Mitinhaber der englischen Rennwagenfirma Marck, angesichts der neuerlich am grünen Tisch getroffenen Entscheidungen in der diesjährigen Fahrerweltmeisterschaft.

Der Zweikampf ohne Mitleid zwischen Niki Lauda und James Hunt steht nach dem drittletzten Gefecht des Jahres, ausgefahren im kanadischen Mosport, 64:56 Punkte für Lauda. An Saisonsiegen zog McLaren-Pilot Hunt beim 14. Grand Prix mit dem amtierenden Weltmeister gleich – beide gewannen bisher fünfmal. „Für mich", knurrte ein aufgebrachter Hunt, „steht es sechs zu vier."

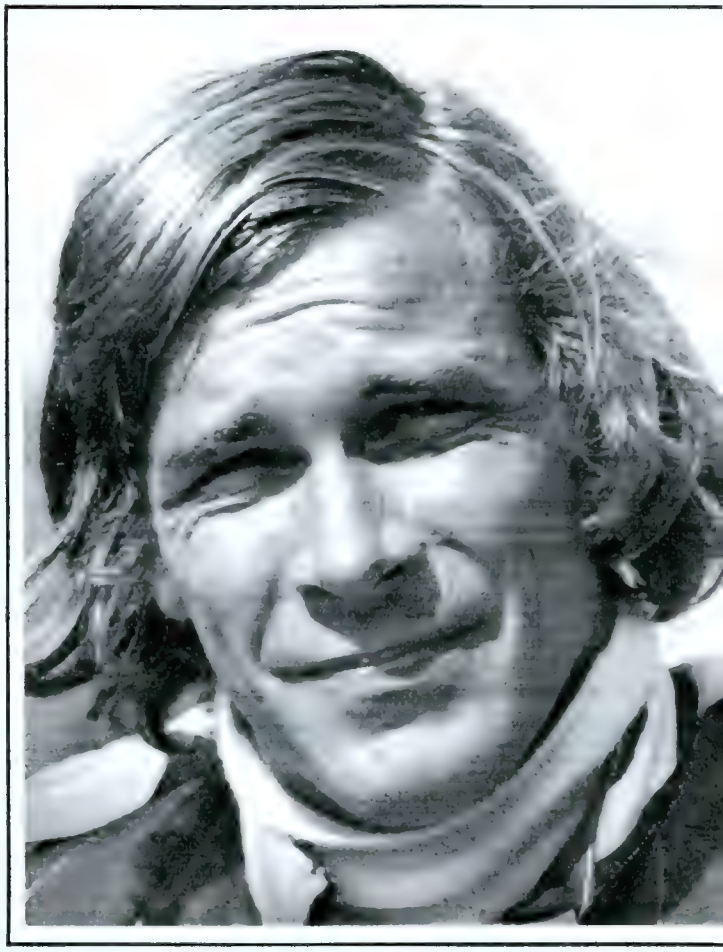
Mosport

Der 3,96 Kilometer lange Mosport-Kurs zählt mit seinen engen Kurven, Steigungs- und Gefällpassagen zu den härtesten Grand Prix-Prüfungen.

Neun Tage vor dem Rennen in Mosport hatte das Sportgericht des Welt-Automobilverbandes FIA dem Briten seinen Sieg beim Großen Preis von England aberkannt und dafür nachträglich den Rivalen Lauda aufs Podest gehoben. Hunt war in England beim Start in eine Karambolage verwickelt worden, hatte die erste Runde nicht beenden können, zum neugestarteten Rennen aber dennoch zugelassen worden. Dagegen hatte Ferrari protestiert.

„Niki, das ist nicht die richtige Art, den Titel zu verteidigen", schimpfte Hunts Boß, der McLaren-Teamchef Teddy Mayer, nach der Urteilsverkündung beim Mittagessen in Paris. Der Österreicher reagierte stocksauer: „Das mußt ausgerechnet du zu mir sagen, der du am allermeisten betrügst." Laudas Gegenspieler Hunt warf Ferrari sogar vor, man habe entscheidende Zeugenaussagen erkauft: „Ich kenne einen britischen Funktionär, dem Ferrari den Flug nach Paris und weiß Gott noch was alles bezahlt hat. Ich weiß, wie geldgierig der Mann ist. McLaren kann sich so etwas nicht leisten. Wir sind leider nicht so reich wie Ferrari."

Hunt schoß in Kanada Giftpfeile nach allen Seiten ab. Lauda konterte, als er in Mosport ankam: „Statt über Ferrari und mich zu schimpfen, hätte Hunt lieber Bernie Ecclestone von der Konstrukteursvereinigung alarmieren sollen, um ihm mitzuteilen, in welch chaotischem Zustand die Strecke ist." Nicht nur Lauda war entsetzt. Lockere Leitplanken, nachlässig und teils zu hoch montiert bargen Gefahren für die Monoposto-Fahrer. Doch 500 000 Dollar Start- und Preisgeld, die in Kanada statt der üblichen 285000 Dollar bezahlt wurden, lassen solche Dinge leicht zur Nebensache werden.



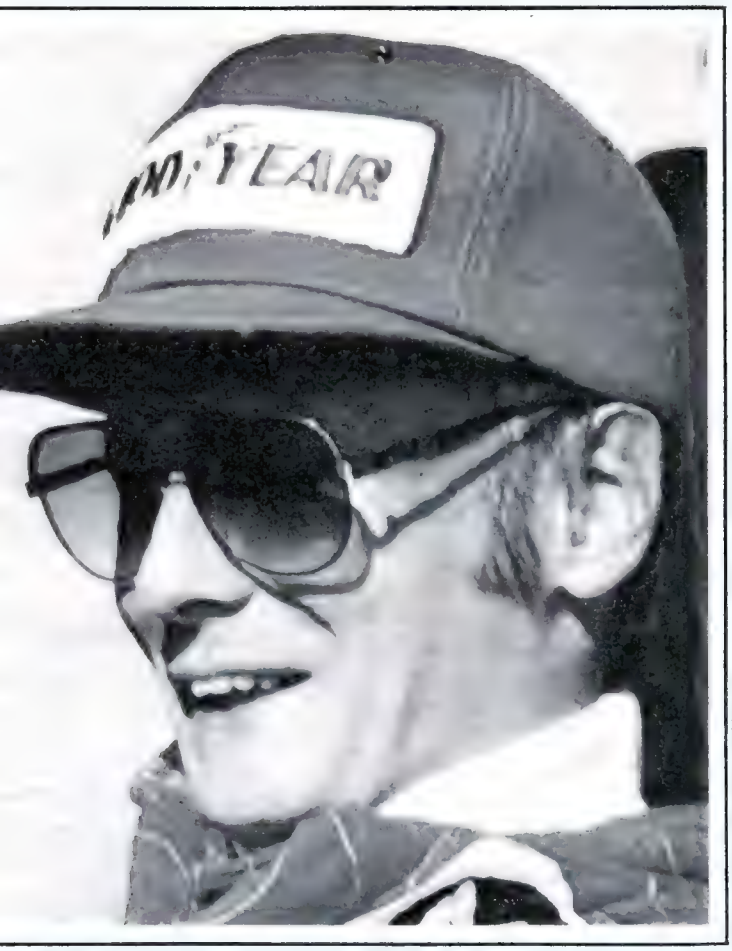
James Hunt: „Niki Lauda hat einen schlechten Charakter."

Um eine Verbesserung der Sicherheit zu erreichen, alarmierte Lauda Emerson Fittipaldi. Hans-Joachim Stuck gab Feuerschutz: „Da soll noch einer behaupten, der Nürburgring sei gefährlich. Mosport ist schlimmer. Hier verläßt einen der Mut. Mein Limit sind 1,15 Minuten, schneller fahre ich nicht." Stuck fuhr später 1:13,322 Minuten und bemerkte: „1,7 Sekunden Karenz werden ja wohl bewilligt sein."

So standen die Dinge, als sich Lauda und Hunt Donnerstag nachmittag in der Empfangshalle ihres Hotels trafen. Lauda sagte: „James, vergiß bitte nicht, um 17.00 Uhr findet die Konferenz des Sicherheitskomitees statt." Diesem Gremium gehören die Fahrer Lauda, Hunt, Fittipaldi, Scheckter und Jarier an. Hunt reagierte kalt: „Was geht's mich an? Ich komme nicht." Lauda erinnerte den Gegner an seine Pflicht. Hunt entgegnete aufbrausend: „Interessiert mich alles nicht. Ich bin da, um das Rennen zu fahren."

Zwei

wischen den beiden Titel-Aspiranten Hunt und Lauda.



Fotos: Fausel, Rettie, Strähle

Niki Lauda: „James Hunt muß auf den Kopf gefallen sein."

Lauda wandte sich wortlos ab. Hunt hetzte später gegenüber Fittipaldi und Scheckter: „Wenn euch in Sicherheitsfragen etwas unklar ist, dann fragt nur den Lauda, der hat im Feuer gesessen." Die Reaktion des Österreichers: „Jetzt ist Hunt wohl total ausgeflippt."

Zusätzliches Öl ins Feuer der Auseinandersetzung zwischen den beiden Titel-Aspiranten goß ein Rundfunk-Interview, in dem Hunt Lauda Unfairness, Charaktermangel und falschen Lebensstil vorwarf. Der Österreicher konterte: „Ein Minimum an gegenseitigem Respekt müßte jeder aufbringen. James hat einfach die Entscheidung von Paris nicht vertragen, er handelt wie einer, der vom zehnten Stock auf die Straße gefallen ist."

Hunt hatte sich vor der FIA-Entscheidung zweifellos schon als Weltmeister 1976 gefühlt. Aber die Benzin-Affäre von Monza, sein Unfall im Rennen, das FIA-Urteil und der daraus resultierende Rückstand von 17 Punkten auf Lauda – das alles auf einmal war zuviel für ihn. „1976 gibt es keine Weltmeisterschaft, keinen Weltmeister, der Titel ist wertlos geworden. Die FIA hat das Championat gekillt, nicht nur für mich, sondern auch für Lauda. Soll die FIA doch gleich den Mosport-Sieger bestimmen, dann brauchen wir nicht unser Leben zu riskieren", tönte Hunt vor dem Rennen.

Zwei Stunden, nachdem der Brite diese harten Anklagen ins Mikrofon gesprochen hatte, kam er zurück: „Können wir das Interview löschen und neu aufnehmen? Tut mir leid, aber ich bin momentan ziemlich durcheinander. Seit zehn Jahren arbeite ich auf mein Ziel, den Weltmeistertitel, hin. Jetzt fühle ich mich betrogen."

Jochen Mass konstatierte: „Unrecht gibt Auftrieb, Rückstand macht stark. James wird das Rennen gewinnen." Hunt und Lauda gingen einander während des ganzen Wochenendes aus dem Weg.

Wer mit Lauda den psychologischen Krieg führte, war Hunts Chef Teddy Mayer: „Niki, weißt du schon, wo der nächste spanische und britische Grand Prix entschieden wird? Nicht in Jarama, nicht in Brands Hatch, sondern in Old Bailey, vor dem alten englischen Schwurgericht."

„Freu' dich nur auf die nächste Gerichtsaffäre, mein Onkel ist amerikanischer Vertreter bei den Vereinten Nationen", rief Mayer beim Abendessen zur Ferrari-Ecke hinüber. Lauda grinste gelangweilt: „Keine Chance, Teddy, ein Österreicher ist UNO-Generalsekretär."

Hunt und Lauda sehen somit vorerst keine Möglichkeit, die Friedenspfeife zu rauchen. Die Friedlichkeit, wie sie Weihnachten 1975 herrschte, als der Engländer und der Österreicher wegen Nebels tagelang in Jugoslawien festsaßen und notgedrungen gemeinsam den Heiligen Abend feierten, wird sobald nicht wiederkehren.

Die Wut schien James Hunt tatsächlich zu motivieren. Der Brite („Von mir aus fahre ich auch ohne Leitplanken") dominierte lange Zeit im Freitag-Training und konnte erst in letzter Sekunde von Brambilla unterboten werden. Lauda, „im Unterbewußtsein mit Hemmungen vor dieser gefährlichen Strecke", wurde nur Neunter. Zum siebtenmal in dieser Saison sicherte sich Hunt beim Abschlußtraining in Mosport den besten Startplatz; sein Rivale Lauda hatte die sechstbeste Zeit markiert.

80 Runden auf der Buckelpiste von Mosport, das weiß der Formel 1-Zirkus, gehören zu den härtesten Prüfungen des Jahres. Nach dem Start des Rennens bleibt Lauda zunächst Fünfter, bis ihm knapp nach der Halbzeit die rechte Hinterradaufhängung bricht. Auf Platz acht schleppt er seinen wackligen Ferrari ins Ziel. Hunt lauert neun Runden hinter dem führenden Peterson, bis der March-Pilot seine Reifen wegen Untersteuer-Problemen heißgewetzt hat, dann sticht Hunts McLaren in Front. Aber der Sechsrad-Tyrrell des kleinen, zähen Patrick Depailler hängt wie eine Klette am Spitzenreiter. „Bei Halbdistanz", gibt Teddy Mayer später zu, „war ich absolut sicher, daß der Franzose gewinnt. 15 Runden später, als sich James noch immer vorn behauptete, hoffte ich wieder." ▷

Hunt balancierte den McLaren wie auf dem Hochseil: „Meine größte Sorge waren die Überholmanöver." Einmal schien ein Unfall unvermeidlich, als Hunt auf den Viererpulk Lunger, Edwards Jarier und Perkins aufläuft. „Edwards drehte sich mehrmals, Jarier stand mitten im Pulk quer, fast wäre ich mitgerissen worden", berichtete der Sieger im Ziel.

Alsak Depailler lauerte derweil auf seine Chance: „Ich glaubte, daß James etwas müde wurde. Ihm passierten kleine Fehler. Ich hätte gewonnen, wäre mir nicht die letzte halbe Stunde von den Benzindämpfen im Cockpit so übel geworden." Die drohende Ohnmacht kann er aber bis nach der Zieldurchfahrt verhindern. Dann parkt er den Tyrrell direkt neben den Leitplanken – und verliert für eine volle Minute das Bewußtsein. Ein Sanitätswagen bringt Depailler an die Boxen zurück.

„James Hunt", fällt Niki Laudas Ehefrau Marlene auf, „kommt aus einem siegreichen Rennen zurück wie von einem Hahnenkampf, ziemlich aufgeregt und plusternd." Ihr Mann dagegen wirkt eher wie nach einem erfüllten Arbeitstag. Clay Regazzoni erreicht stets wie ein Frontsoldat, der bei der Schlacht sein Letztes gegeben hat, das Ziel. Ferrari hat ihm zehn Tage vor Mosport gekündigt – Scheidung auf italienisch. Nach ganztägiger, turbulenter Sitzung im Ferrari-Hauptquartier in Maranello gibt es im „Fall Regazzoni" ein Kommunique folgenden Inhalts: „Ferrari will einem Piloten die Möglichkeit, für ein anderes Team zu starten, nie zerstören. Regazzoni darf sich nach Ende der Weltmeisterschaft als frei betrachten."

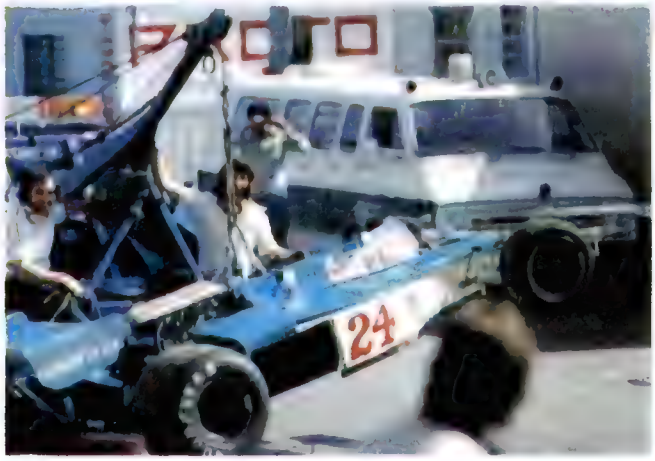
Regazzonis Freunde plädieren für Brabham-Alfa Romeo, seine Frau Pia-Maria tendiert eher zu McLaren. Weitere Offerten von Surtees und Ensign nimmt Regazzoni nicht ernst. Sein Problem ist, der am meisten dekorierte Formel 1-Pilot zu sein. Regazzoni hat, nach Ansicht der finanzkräftigen Sponsors Martini und Marlboro, zuviele Aufnäher auf seinem Overall. „Ich hab' Zeit", lächelte Regazzoni in Mosport auf diese Proble-

matik angesprochen, „sollen sich zuerst diejenigen die Köpfe zerbrechen, die mir Angebote unterbreiten wollen."

Noch 45 Minuten vor dem Start holte Brabham-Chef Bernie Ecclestone den Tessiner aus dem Ferrari-Wohnwagen und lotste ihn zum vertraulichen Gespräch in den Brabham-Unterschlupf, aus dem Carlos Pace gerade herauskam. „Pace", weiß Regazzoni, „mag mich nicht als Teamkamerad." Vermutlich, weil sich Pace den Status, erster Fahrer im Team zu sein, von Ecclestone vertraglich bestätigen lassen will. Als Ferrari-Rennleiter Daniele Audetto Regazzoni vermißte, wurde er blaß; „Was, jetzt bei Brabham, so kurz vor dem Rennen?" Gelassen grinsend kam Regazzoni vom Vertrags-Plausch zurück. Ecclestone berichtete anschließend: „Clay ist mit mir happy und ich mit ihm. Das einzige Problem ist das Geld. Ich müßte Regazzoni von seinem Dutzend Werbeverträgen ablösen. Und er verlangt 50 000 Dollar pro Stück."

Wie hoch sein Kurs steht, wollte der Tessiner im Rennen beweisen, und zwar im direkten Duell mit Carlos Pace. In der 17. Runde überholte der Tessiner den Brasilianer. Fortan zogen die beiden eventuellen Stallgefährten ihre Runden wie ein Auto mit acht Rädern. Regazzoni oft quer und manchmal den Brasilianer blockierend, Pace mit zornig erhobener Faust: „Über eine Stunde lang versuchte ich, an diesem Kerl vorbeizukommen, aber er behinderte mich ständig." Drei Runden vor Schluß stockte in den Boxen allen der Atem. Mit offensichtlich ineinander verhakten Rädern schossen der Ferrari und der Brabham direkt auf die Begrenzungsmauer zu. Pace knallte mit dem rechten Hinterrad gegen die Mauer, doch er konnte seine Fahrt fortsetzen.

Pace schäumte nach der Zieldurchfahrt vor Wut: „Regazzoni hat mich direkt gegen die Mauer gedrückt." Der Schweizer verteidigte sich: „Ich kam quer aus der Zielkurve. Pace hat das Überholmanöver falsch berechnet und mich von hinten angefahren." So gewann Regazzoni den erbittert geführten Kampf um Platz sechs. Bernie Ecclestone protestierte gegen „Rega"



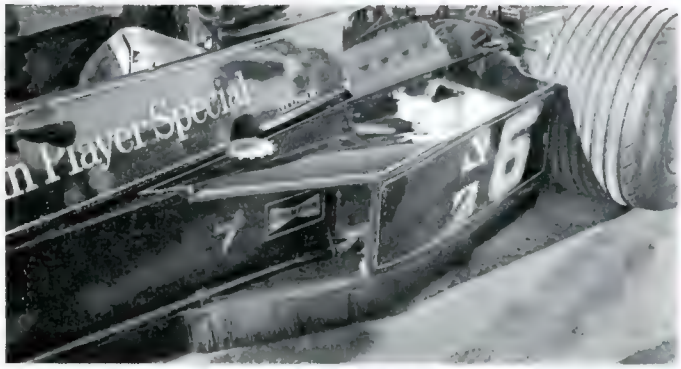
Formel 1 in Mosport: Rennen auf landstraßenähnlicher Piste (links). Der schnellste und der langsamste Österreicher: Lauda und Stuppacher (oben). Häufiger Boxengast: Stuck (rechts). Totalschaden: Ertel-Hesketh.

wegen gefährlichen Fahrens. Doch sein Einwand wurde abgelehnt. „Zu Unrecht", behaupteten die meisten Fahrerkollegen. „Regazzoni sollte disqualifiziert, zumindest aber bestraft werden," urteilte Jochen Mass, in dessen Rückspiegel sich die Aktion abspielte. Mass holte, wieder mit dem alten M 23, seine ersten Punkte seit dem Nürburgring.

„Well done", lautete der übliche Kommentar seines Teamchefs Teddy Mayer zu diesem Zweipunkte-Gewinn. Daß Mass bei McLaren nicht das große Glück gefunden hat, ist längst kein Geheimnis mehr. Trotzdem legt Mayer dem Deutschen bis Watkins Glen noch Fesseln an: „Erst dann kann ich dir Bescheid geben." Sollte die Ehe mit McLaren dann beendet werden, geht Mass höchstwahrscheinlich zu Shadow. Der deutsche Sponsor „Tabatip-Zigarillos" hat den Vertrag schon fixiert. Don Nichols und Alan Rees, die Shadow-Gewaltigen, haben großes Interesse an Mass. Er selbst meint: „Shadow wäre sehr interessant, ein ehrgeiziges Team. Außerdem wäre auch die Kombination mit dem Öl-Sponsor Valvoline ideal. Der Valvoline-Deutschland-Chef Dr. Fuchs ist nämlich der Schwager meines besten Freundes."

Jacky Ickx, nach der glücklosen Zeit bei Walter Wolf mit dem Ensign recht erfolgreich, konnte sich nach dem Rennen kaum mehr bewegen, so hatte der unbequeme Sitz seines Autos seine Rücken- und Oberschenkelmuskeln malträtiert. Seine Ensign-Mechaniker hatten mehr Grund zur Freude, als er, sie gewannen das Reifenwechsel-Duell, das nach dem Training eines jeden Grand Prix zwischen zwei Teams ausgetragen wird, gegen Ferrari. Reifenwechsel sind derzeit wohl nicht Ferraris Stärke. Als Lauda im Abschlußtraining losjagte, bemerkte er in der ersten Kurve, daß das rechte Hinterrad nicht angeschraubt war. Viermal mußte der Weltmeister anhalten, aussteigen und die Radmutter mit den Händen festziehen, bis er

Mit „Wut im Bauch" zum Sieg: James Hunt (unten) holte sich in Kanada, nach der Aberkennung seines Sieges beim Grand Prix von England, neun Punkte. Probleme durch Benzindämpfe: Depailler (links) wurde nach der Zieldurchfahrt ohnmächtig. Neu beim Lotus 77: Bürsten an der Wagenunterseite, die für Abtrieb sorgen.



nach einer Runde die Boxen wieder erreicht hatte.

Anderen widerfuhr noch größeres Mißgeschick. Formel 1-Heimkehrer Chris Amon winkte im Freitag-Training einen McLaren vor der Spitzkehre an sich vorbei, kam dabei von der Idellinie ab und drehte sich sofort. „Ich wollte gerade wieder starten, da schleuderte Harald Ertl heran und torpedierte mich." Die Bilanz des Crashs: zwei Totalschäden. Die Verletzungen (Beinprellungen) des Mannheimers sind nicht sonderlich ernster Natur. Amon jedoch mußte mit Bänderriß im Knie ins Krankenhaus.

Mario Andretti dagegen scheint einen Schutzengel zu haben. Zwölf Stunden nach seiner Vertragsverlängerung mit Lotus brach in der 200 km/h-Bergab-Linkskurve das rechte, kurvenäußere, Vorderrad des Lotus 77 weg. „Ich wartete schon auf den Salto seitwärts, aber die Radaufhängung geriet zum Glück in den Schotter. So blieb es bei ein paar wilden Drehern," grinste der mutige Italo-Amerikaner. Andretti ließ den Wagen reparieren und jagte unbeeindruckt so lange weiter, bis ihm der dritte Platz in der Startaufstellung sicher war.

Hans-Joachim Stuck, dessen March „wieder einmal verhext" war, verzeichnete mit vier Stops den Rekord an Boxenaufenthalten. Zuerst meldete sich der vierte Gang ab, dann drehte sich Stuck auf der Geraden. „Es muß etwas abgebrochen sein", beteuerte der Bayer.

Auch nach Kanada wird wohl die endlose Serie von Protesten, die den Formel 1-Rennsport in dieser Saison belastet hat, fortgesetzt werden. Der englische Automobilclub RAC will gegen das Monza-Ergebnis Berufung einlegen (. . . „weil während des Rennens ja Abbruch signalisiert war und Peterson nicht verlangsamte") und fordert eine Halbierung der in Italien vergebenen Punkte. Als Retourkutsche würde dann Ferrari-Rennleiter Daniele Audetto das Resultat des Grand Prix von Holland anzweifeln, „weil Hunt unter gelber Flagge Peterson überholt hat."

„Der McLaren ist derzeit das beste Auto," gab Niki Lauda im Ziel von Mosport zu. James Hunt hörte grinsend zu, meinte jedoch: „Ich tausche jederzeit gerne mit Lauda den Wagen, sofern ich meine Mechaniker behalten darf."

Zwei Wertungsläufe stehen nach Kanada noch aus. Ob die Formel 1 nach dem neuerlichen Hunt-Sieg doch noch ein superspannendes Finish erlebt? Die „Krone des Automobilsports" hätte ein großes Finale in der jetzigen Situation bitter nötig.

Um Auswüchse, wie sie in diesem Jahr in der Formel 1 zur Regel wurden, abzustellen, wollen die Konstrukteure jetzt handeln. Sie erstellen für 1977 eine eigene Formel 1-Regelkunde. Grundsätzliches soll nicht geändert, dafür alle Reglements deutlicher formuliert werden.

Es wäre erfreulich, könnte dieses Bestreben dafür sorgen, daß der Evergreen der Saison 1976 („Nur keinen Streit vermeiden") im nächsten Jahr in der Mottenkiste verschwinden würde.

Heinz Prüller

Statistik des GP von Kanada

Startaufstellung

Peterson March 1:12,783	Hunt McLaren 1:12,389
Depailler Tyrrell 1:12,837	Brambilla March 1:12,799
Lauda Ferrari 1:13,060	Andretti Lotus 1:13,028
Stuck March 1:13,322	Scheckter Tyrrell 1:13,191
Pace Brabham 1:13,438	Laffite Ligier 1:13,425
Regazzoni Ferrari 1:13,500	Mass McLaren 1:13,439
Watson Penske 1:13,973	Pryce Shadow 1:13,655
Ickx Ensign 1:14,461	Nilsson Lotus 1:14,397
Jarier Shadow 1:15,113	Fittipaldi Copersucar 1:14,471
Jones Surtees 1:15,652	Perkins Brabham 1:15,598
Lunger Surtees 1:16,201	Pescarolo Surtees 1:15,846
Merzario Williams-Wolf 1:17,288	Edwards Hesketh 1:17,217

Nicht qualifiziert:

Stuppacher (Tyrrell) 1:25,084. Wegen Trainingsunfall nicht am Start: Ertl (Hesketh) 1:16,534 und Amon (Williams-Wolf) 1:18,202.

Stand nach 1 Runde:

1. Peterson, 2. Hunt, 3. Depailler, 4. Andretti, 5. Brambilla, 6. Scheckter, 7. Lauda, 8. Mass, 9. Laffite, 10. Stuck.

Stand nach 10 Runden:

1. Hunt, 2. Peterson, 3. Depailler, 4. Andretti, 5. Scheckter, 6. Lauda, 7. Brambilla, 8. Mass, 9. Laffite, 10. Pace.

Stand nach 60 Runden:

1. Hunt, 2. Depailler, 3. Andretti, 4. Scheckter, 5. Mass, 6. Regazzoni, 7. Pace, 8. Lauda, 9. Peterson, 10. Watson.

Ergebnis: 1. James Hunt (McLaren M 23-Ford) 80 Runden = 316,56 km in 1:40:09,676 Stunden, Durchschnitt 189,649 km/h, 2. Patrick Depailler (Tyrrell P 34-Ford) 6,331 Sekunden zurück, 3. Mario Andretti (Lotus 77-Ford) 10,366 Sek. zur., 4. Jody Scheckter (Tyrrell P 34-Ford) 19,745 Sek. zur., 5. Jochen Mass (McLaren M 23-Ford) 41,811 Sek. zur., 6. Clay Regazzoni (Ferrari 312 T2) 46,256 Sek. zur., 7. Carlos Pace (Brabham BT 45-Alfa) 46,472 Sek zur., 8. Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1:12,957 Minuten zur., 9. Ronnie Peterson (March 761-Ford) 1 Runde zur., 10. John Watson (Penske PC 4-Ford) 1 Runde zurück.

Schnellste Runde: Depailler in 1:13,817 Minuten, Durchschnitt 191,878 km/h.

Ausfälle, Boxenstops, Runde:

Am Start: Nilsson, Verzögerung durch nicht anspringenden Motor (Platz 24).

12: Merzario, Ausfall, Unfall (Platz 23).

28: Fittipaldi, Stop, Reifenwechsel (Platz 13).

29: Stuck, Stop, Chassis-Überprüfung (Platz 15).

31: Stuck, Stop, Stoßdämpfer-Überprüfung (Platz 23).

34: Stuck, Stop, Stoßdämpfer-Wechsel (Platz 23).

36: Stuck, Ausfall, Chassis-Probleme (Platz 23).

41: Fittipaldi, Ausfall, Motor (Platz 18).

43: Laffite, Ausfall, Öldruck (Platz 11).

68: Jones, Stop, Wechsel der Fronthaube (Platz 12).

Stand der Weltmeisterschaft nach dem 14. Lauf:

1. Lauda 64 Punkte; 2. Hunt 56; 3. Scheckter 43; 4. Depailler 33; 5. Regazzoni 29; 6. Laffite 20; 7. Watson 19; 8. Mass 16; 9. Andretti 13; 10. Nilsson, Peterson und Pryce je 10; 13. Pace 7; 14. Stuck 6; 15. Jones 4; 16. Reutemann und Fittipaldi je 3; 18. Amon 2; 19. Stommelen und Brambilla je 1 Punkt.

Im letzten Jahr . . .

. . . wurde der Grand Prix von Kanada boykottiert. Der Grund: Der veranstaltende „Canadian Automobile Sports Clubs" (CASC) konnte die Start- und Preisgeldforderung der Formel 1-Konstrukteurs-Vereinigung nicht erfüllen.

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 27. Oktober

Die Sportlichen

Im Mittelpunkt des nächsten Heftes stehen zehn Testberichte, die sich mit sportlichen Autos der Preisklasse zwischen 12 000 und 25 000 Mark befassen (im Foto: VW Scirocco und Camaro LT). Außerdem treten im Einzeltest an: der Spider von Alfa Romeo, einer der letzten Offen-Zweisitzer der Welt, der Ford Capri mit Dreiliter-Motor, der Renault 17 TS in überarbeiteter Version, der Fiat X1/9, Mittelmotor-Sportwagen in Targa-Ausführung, ein Matra Simca Bagheera, ein getunter VW Golf mit Getriebe-Automatik und zwei sportliche Limousinen ganz besonderer Art. Einmal der Kadett GT/E in Gruppe 1-Trimm, zum anderen ein Ford mit aufgeladenem V8-Motor.

Retter in der Not

Reifenfüll-Flaschen versprechen im Pannen-Notfall Hilfe ohne umständlichen Radwechsel. Man pumpt den Flascheninhalt in den defekten Pneu — fertig. Doch taugt dieses Schnellverfahren auch etwas?

Formel 1-Weltmeisterschaft vor dem Finale

In Watkins Glen, wo der Grand Prix von Amerika ausgetragen wird, trafen sich die Formel 1-Teams zum vorletzten Lauf der diesjährigen Fahrer-Weltmeisterschaft. Heinz Prüller berichtet über diesen 15. Grand-Prix, der auf einem Kurs stattfindet, der insgesamt sehr „schnell" ist und aufgrund seiner Berg- und Talpartien auch als amerikanischer Nürburgring gilt.

Das tollste Auto

Der Leser-Wettbewerb „Gesucht: das tollste Auto" ist abgeschlossen. Im nächsten Heft präsentiert die Redaktion den Gewinner samt seinem Auto und dem ersten Preis, einem Citroen 15 CV.

Das neue Wintersport-Extra beginnt mit einer dramatischen Foto-Reportage auf zehn Farbseiten. Akteur ist ein italienischer Carabinieri, der vom Gipfel des Matterhorns absteigt – auf Skiern und ständig in Lebensgefahr. Dazu: die besten Wintersportplätze.

Der Daimler-Professor

Professor Hans Scherenberg, 65, ist seit über elf Jahren für die gesamte technische Entwicklung und Forschung von Daimler-Benz verantwortlich. Ein Portrait zeigt den prominenten Mercedes-Mann.

Bitte liefern Sie mir „auto motor und sport" vom nächsterreichbaren Heft an.

Meine Personalien: Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä = ae, ö = oe, ü = ue)

Vorname/Nachname

Straße/Nr.

Postleitzahl Wohnort

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug (jährlich DM 58,– inkl. MwSt. und Zustellgebühr). Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Konto-Nr.

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Name und Ort der Bank

☐ gegen Rechnung. Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten.

Datum/Unterschrift

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1

Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

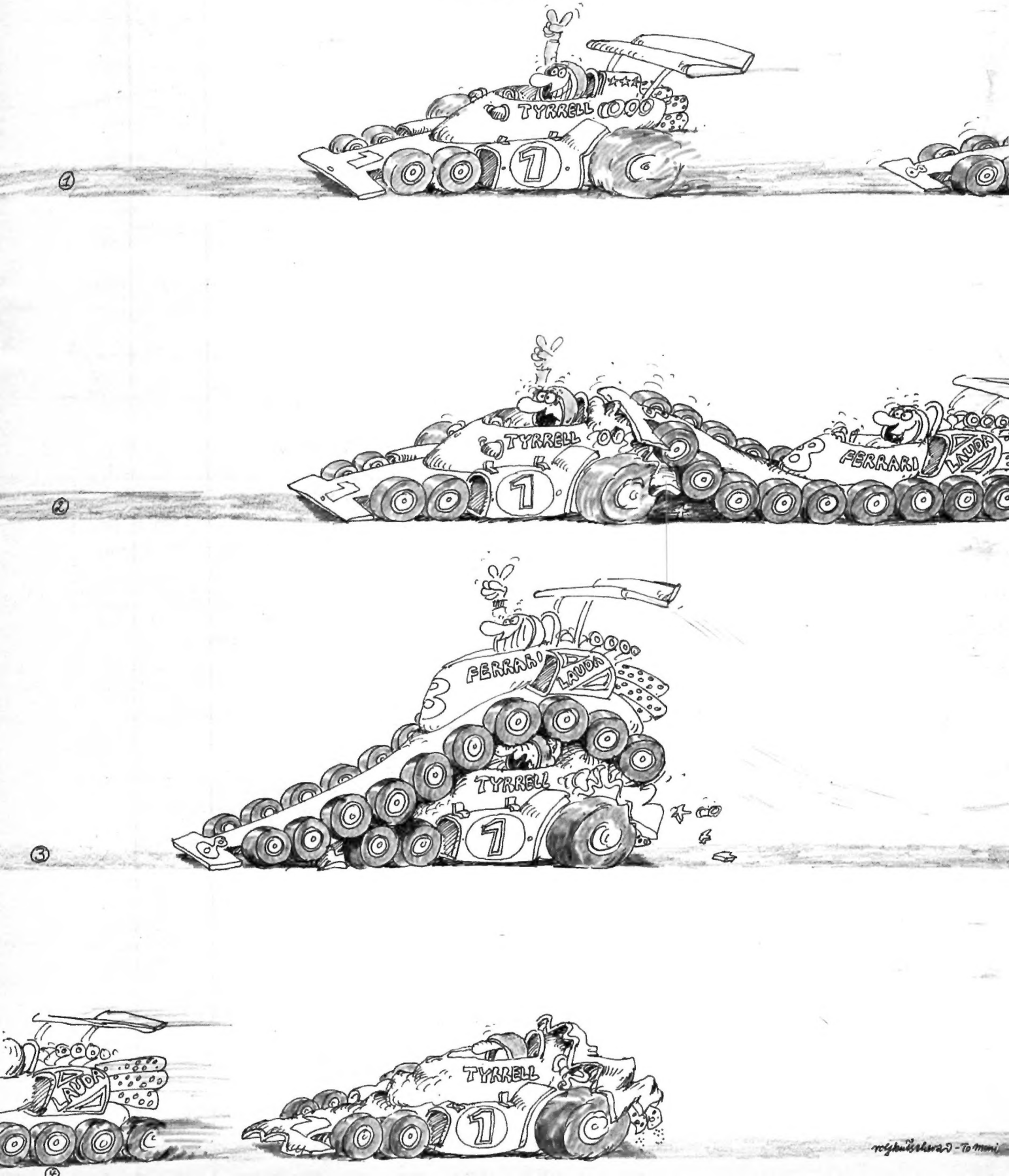
Unterschrift

ams 21/76

CAR TOON

auto motor sport

Tausendfüßler



Y&R
Keine schmeckt besser.
Dafür geh'ich meilenweit.
CAMEL
FILTERS
TURKISH & AMERICAN
BLEND
CIGARETTES
CHOICE QUALITY
Camel Filter stimmt im Geschmack und in den Werten.
Vergleichen Sie mit Ihrer Marke. NIKOTIN 0,8 mg, KONDENSAT 14 mg (Durchschnittswerte nach DIN)

Doornkaat zum Export ...

Doornkaat zum Alt ...

Doornkaat zum Kölsch ...

Doornkaat zum Bockbier ...

Doornkaat zum Pils ...

Doornkaat zum Doppelbock.

Ein gut gekühlter Doornkaat zu einem gut gekühlten Bier ist eine Freude für Gaumen und Magen. Denn Doornkaat läßt uns das Bier wohler bekommen und würziger schmecken.

Für die sprichwörtliche Doornkaat-Feinheit entscheiden sich täglich Millionen Genießer in Deutschland. Gleich, für welches Bier sie sich auch immer entscheiden. Doornkaat. Seine Feinheit bestimmt seinen Preis.

Doornkaat Heißgeliebt und kalt getrunken.